



Comércio Internacional

Cristina Rosa Ribeiro Gomes

Join The Moment Transitários, S.A

Relatório de Estágio no departamento de operações

Mestrado em Empreendedorismo e Internacionalização

Porto – 2014

**INSTITUTO SUPERIOR DE CONTABILIDADE E ADMINISTRAÇÃO DO PORTO
INSTITUTO POLITÉCNICO DO PORTO**



Comércio Internacional

Cristina Rosa Ribeiro Gomes

Join The Moment Transitários, S.A

Relatório de Estágio no departamento de operações

**Apresentado ao Instituto de Contabilidade e Administração do Porto para
a obtenção do grau de Mestre em Empreendedorismo e
Internacionalização, sob orientação da Doutora Maria Clara Pinto Ribeiro**

Porto – 2014

**INSTITUTO SUPERIOR DE CONTABILIDADE E ADMINISTRAÇÃO DO PORTO
INSTITUTO POLITÉCNICO DO PORTO**

Resumo:

O presente relatório de estágio enquadra-se na disciplina de Estágio Curricular, relativo ao último ano do Mestrado em Empreendedorismo e Internacionalização, leccionado no ISCAP- Instituto Superior de Contabilidade e Administração pertencente ao Instituto Politécnico do Porto.

O estágio, que decorreu nas instalações da JTM, S.A. em Perafita Matosinhos, teve duração de seis meses.

Este relatório encontra-se dividido em dois capítulos, o primeiro deles descreve teoricamente toda a base essencial para a realização das tarefas e o segundo capítulo e último refere-se às actividades propriamente desenvolvidas e realizadas ao longo dos seis meses de duração do estágio.

Ao longo da leitura deste relatório rapidamente vamos perceber que o comércio Internacional é extremamente importante no desenvolvimento económico e social de um País, para além de ser a grande fonte da maior parte dos recursos alimentares consumido pela sociedade, é uma “auto-estrada” essencial à passagem de um elevado volume de mercadorias/produtos e géneros na rota do comércio internacional.

Conclui-se que a necessidade de transporte internacional, nomeadamente o realizado por via marítima e aérea, é uma procura de serviços derivada do desenvolvimento da economia global.

O transporte marítimo tem sido associado ao fluxo de mercadorias com elevado volume mas de baixo valor unitário como é o caso carvão, já o transporte aéreo é associado ao fluxo de mercadoria com baixo volume mas de alto valor unitário como é o caso dos diamantes.

Palavras chave:

Comércio Internacional, Transporte Aereo, Transporte marítimo; Incoterms 2010

Abstract:

This internship report is part of subject Curricular Internship, that belongs to the last year of the Master in Entrepreneurship and Internationalisation, taught in ISCAP-School of Accounting and Administration of Porto, which belongs to the Polytechnic Institute of Porto.

The stage, took place at the JTM, SA Perafita in Matosinhos, lasted six months.

This report is divided into two chapters, the first one theoretically describes all essential to do tasks and the second and final chapter, refers to the activities properly developed and implemented over the six-month.

Throughout the reading of this report we will know that the World trade is vitally important in the economic and social development of a country, in addition is great source of most food resources consumed by society, is one "highway" essential to the passage of a high volume of goods / products and foodstuffs in the international trade route.

Maritime transport has been associated to the shipments with high transport volume but low unit value such as coal, by another way, air transport has been associated the goods low volume but high unit value for example:the diamonds.

Key words:

International trade, Ocean transport; Air transport, Incoterms 2010

“A verdadeira aprendizagem acontece no dia-a-dia, através das acções que as pessoas executam e das relações que constroem”

(Peter Senge, o criador da Quinta Disciplina)

“Só aqueles que têm paciência para fazer coisas simples com perfeição são que irão adquirir habilidade para fazer coisas difíceis com facilidade”

(Johann Christophn Von Schiller)

Agradecimentos

Em primeiro lugar quero agradecer à Join the Moment Transitários, S.A. Colaboradores e Administração por me proporcionarem a experiência mais enriquecedora que alguma vez tive no âmbito da minha formação, por me integrarem, pela simpatia e disponibilidade que tiveram comigo ao longo desta caminhada feita de Novembro até Maio.

Dirijo desde já o meu sincero reconhecimento à Doutora Maria Clara pela sua disponibilidade e auxílio para que pudesse realizar o estágio durante este ano lectivo, obrigado também pela ajuda prestada e pelo interesse na orientação deste relatório.

Em especial quero agradecer à minha família nomeadamente aos meus pais, por estarem sempre do meu lado e me apoiarem em todos os momentos.

Por último agradeço aos meus amigos os bons momentos passados e por estarem sempre presentes na minha vida.

Lista de Abreviaturas

APAT- Associação Portuguesa dos Transitários

BL- Bill of Lading

CBP- Customs and Border Protection

ETA- Estimated Time of Arrival

ETS- Estimated Time of Shipping

HAWB- House Air Waybill

HBL-House Bill of Lading

IATA - International Air Transport Association

ICC- International Chamber of Commerce

ISF- Import Security Filing

JTM – Join the Moment Transitários

MAWB- Master Air Waybill

MBL- Master Bill of Lading

PALOPS - Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa

PIB - Produto Interno Bruto

UE - União Europeia

UNCTAD – United Nations conference on trade and development;

Índice geral

Introdução.....	1
Capítulo I – A globalização e o Comercio Internacional.....	3
1.1 - Transporte Marítimo:	4
1.1.1- Contrato de transporte marítimo.....	4
1.1.2 - O limite de responsabilidade do transportador	5
1.1.3- Evolução do transporte marítimo.	5
1.1.4 – Intra e inter-regional fluxos das cargas mundiais	8
1.1.5 - Caracterização dos principais Portos do Mundo	10
1.1.6 - Principais operadores	12
1.1.6 – Caso Português – Factos mais relevantes do movimento portuário de 2013	14
1.2. Transporte aéreo	16
1.2.1 – Contrato de transporte Aéreo.....	16
1.2.2 - O limite de responsabilidade do transportador.....	17
1.2.3 - Evolução do transporte Aéreo.	17
1.2.4 - Principais Aeroportos a nível Mundial.....	18
1.2.5- A nível Mundial:	20
1.2.6- Caso Português:.....	22
1.3. Incoterms 2010.	23
Capítulo II – [ESTUDO DE CASOS]	28
2.1 - Join the Moment Transitários, JTM, SA.	28
2.1.1– Transitários	28
2.1.2 - Actividade transitária:	29
2.1.3 - Missão, Visão e Valores.....	30
2.1.4 - Objectivos	30
2.2 – Caso de uma importação, via marítima, empresa Inditex	30
2.3 – Caso de uma Grupagem, via marítima, Empresa Z.	36
2.4. Exportação Aérea para Luanda Empresa Y:.....	45
2.5. Importação Aérea para Portugal de cigarros electrónicos da Empresa XPTO:	47
2.6. Pedidos de cotação relativamente a uma carga Aérea vinda da Tailândia para Portugal da Empresa ABA:	52
2.7. Exemplo de um pedido de cotações agora por parte de um cliente Português	54

2.8. Pedidos de Cotações relativamente a uma Exportação aérea de mercadoria para Toronto da Empresa ABC:.....	57
Contributo para a empresa:.....	60
Conclusão	61
Referências Bibliográficas.....	64
Anexos.....	66

Índice de Figuras

Figura nº1 – Evolução do comércio por via marítima	6
Figura nº 2 – International Scaborne trade, select years (Millions of tons loaded)	8
Figura nº3 – Intra e inter-regional fluxos das cargas mundiais Billion dollars and percentage	9
Figura nº4 – Principais cargas marítimas	10
Figura nº5 – World´s Largest Ports (TOP 20)	12
Figura nº6 – Movimento acumulado por mercadoria e por Porto relativo ao ano de 2013	15
Figura nº7 – incoterms 2010.....	27
Figura nº 8 – Passo nº1	33
Figura nº 9 – Passo nº2.....	33
Figura nº 10 – Passo nº3	34
Figura nº 11 – Passo nº4.....	34
Figura nº 12 – Passo nº5	35
Figura nº 13 – Passo nº6.....	35
Figura nº 14 – Passo nº7	36
Figura nº 15– ISF documento.....	38
Figura nº 16 – Passo nº1	39
Figura nº 17 – Passo nº2	39
Figura nº 18 – Passo nº3	40
Figura nº 19 – Passo nº4	40
Figura nº 20 – Passo nº5	41
Figura nº 21 – Passo nº6.....	41
Figura nº 22 – Passo nº7	42
Figura nº 23 – Passo nº8.....	42
Figura nº 24 – Passo nº9	43
Figura nº 25 – Passo nº10.....	43
Figura nº 26 – cláusula de seguro.....	44
Figura nº 27 – Passo nº11	45
Figura nº 28 – composição cigarro electrónico	49

Índices de Quadros

Quadro nº 1 – Worl Economic Growt for year	7
Quadro nº2 – Principais Portos a nível Mundial.....	11
Quadro nº 3 – Principais Operadores.....	13

Índices dos Anexos

Anexo A – Curriculum Vitae

Anexo B – JTM S.A.

Anexo B1 – Descrição de Funções

Anexo B2 – Parecer do orientador da Empresa

Anexo C – Desenvolvimento de temas abordados no Capítulo I

Anexo C1 – Convenção de Bruxelas

Anexo C2 – Bill of Lading

Anexo C3 – Sea Way Bill

Anexo C4 – International Convention for the Unification of certain Rules

Anexo C5 – Convenção de Varsóvia

Anexo C6 – Seguro de mercadorias e actividade transitória

Anexo C7 – Incoterms 2010

Anexo D - Desenvolvimento de temas abordados no Capítulo II

Anexo D1 – AWB relativamente á Empresa Y

Anexo D2 – Despacho de exportação Empresa Y

Anexo D3 – Certificado de seguro Empresa Y

Anexo D4 – Bill of Lading Empresa Inditex

Anexo D5 – House Bill of Lading Inditex

Anexo D6 – Facturas Comercias e Packing lists Inditex

Anexo D7 – Garantía Personale

Anexo D8 – Aviso de llegada

Anexo D9 – Confirmación datos del despacho

Anexo D10 – Pórticos

INTRODUÇÃO

O presente relatório refere-se às actividades desenvolvidas por mim nas instalações da Join the Moment Transitários S,A. O estágio compreendeu um período de 6 meses com início a 11 de Novembro de 2013 e fim a 31 de Maio de 2014.

Este estágio foi realizado no âmbito do Mestrado em Empreendedorismo e Internacionalização com vista à obtenção do grau de Mestre.

Vão ser apresentadas ao longo deste relatório algumas das actividades realizadas, quer no âmbito comercial como operacional de comércio internacional.

O comércio Mundial¹ assume uma grande importância no desenvolvimento de um país quer a nível económico quer a nível do desenvolvimento humano, para além de ser a grande fonte da maior parte dos recursos alimentares consumido pela sociedade, é uma “auto-estrada” essencial à passagem de um elevado volume de mercadorias/produtos e géneros na rota do comércio internacional.

O transporte aéreo é a forma de transporte mais moderno com maior notabilidade a partir da segunda guerra Mundial, é também o meio de transporte que mais contribuiu para a redução da distância-tempo, ao permitir percorrer rapidamente longas distâncias num curto período de tempo. É o mais adequado para o transporte de mercadorias de alto valor como é o caso dos diamantes, instrumentos de óptica, de mercadorias delicadas como é o caso da fruta, legumes, flores, peixe e de mercadorias urgentes como é o caso dos medicamentos e outros produtos farmacêuticos.

O transporte marítimo é o meio de transporte mais antigo que existe e é essencial para o desenvolvimento do comércio internacional - cerca de 90% das exportações e importações fazem-se por esta via, muito se deve ao facto de ser um meio de transporte barato comparativamente ao transporte aéreo que é bastante mais caro, mas também ao longo dos tempos assistiu-se a um grande progresso tecnológico nomeadamente o aumento da capacidade dos navios e da sua velocidade, hoje em dia para cada tipo de mercadoria existe sempre um navio com as características adequadas, capaz de solucionar satisfatoriamente todo e qualquer problema de transporte, estas evoluções permitiram com que os custos do transporte marítimo baixassem sensivelmente o que

¹ • MINERVINI, Nicola. O Exportador. 3 ed., São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2001

levou a que as mercadorias menos valiosas fossem transferidas para locais onde é economicamente viável a sua transformação e consumo a preços mais acessíveis.

Ao longo do capítulo I irá ser explicado e abordado teoricamente todos os termos necessários para o desenvolvimento desta actividade, uma vez que, neste ramo é, por demais, importante o domínio de uma linguagem comum que nos permita expressar adequadamente e transmitir todas as informações da forma mais coerente e clara possível.

O capítulo II destina-se à parte prática, aqui serão apresentadas algumas das empresas que nos adjudicaram as suas cargas e com quem tive a oportunidade de trabalhar a nível aéreo e marítimos como poderão ver ao longo deste capítulo.

Finalmente conclui-se que o grau de necessidade de utilização dos transportes marítimos é resultante do estado da economia mundial, e da intensidade do comércio de mercadorias entre os diferentes países e diferentes continentes.

CAPITULO I – A GLOBALIZAÇÃO E O COMERCIO INTERNACIONAL

A evolução do comércio internacional ao longo das últimas décadas foi, não só, a causa principal como o efeito da globalização (Baptista, 1993). O volume do comércio mundial aumentou vinte vezes desde 1950 até aos dias de hoje.

O comércio internacional é antes de mais uma consequência da globalização, do seu crescimento e integração internacional dos mercados de bens, serviços e capital.(Basso, 1998; Garcez, 1994)

Quando olhamos para a história, reparamos que o comércio está em constante mutação, não só devido às questões políticas, como também devido ao desenvolvimento dos Países e ao aumento das necessidades das populações. Assim como o comércio de um País se altera com o seu crescimento económico, também o padrão do comércio marítimo mundial se altera, daí a necessidade de transporte mundial ser uma procura de serviços, derivada do desenvolvimento da economia global.

De acordo com o autor MELO,1999 P.11 o comércio internacional é um importante instrumento criador de inúmeras formas de contratação, pois aperfeiçoa as técnicas já existentes e gera novos institutos jurídicos, contribuindo com o desenvolvimento do direito

1.1 - Transporte Marítimo:

1.1.1- Contrato de transporte marítimo

A Convenção que regula o transporte internacional feito por via Marítima é a Convenção de Bruxelas (REGRAS DE HAIA- HAGUE RULES), assinada em Bruxelas a 24 de Agosto de 1924 apenas entrou em vigor em Portugal a partir de 1932.2 (ver anexo C1).

Já a nível nacional são o DL 352/86, 21/10 e o DL 37.748, 1/2/1950 que regulam este tipo de transporte.

Ao longo do tempo as regras de Haia (1924) foram mudando uma vez que o comércio também foi alterado e foram alteradas pelas Visby Rules (1968) mas Portugal não ratificou o protocolo de Visby à convenção de Bruxelas nem as regras de Hamburgo e de Roterdão.

A Convenção de Bruxelas, de 1924, que se traduziu nas “Regras de Haia”, delineou o conhecimento de transporte, ou Bill of Lading (ver anexo C2), que é o documento representativo do contrato de transporte marítimo, que compõe o manifesto de carga.

O conhecimento de embarque é o documento mais importante da navegação, e um dos mais importantes do comércio exterior, emitido pelo agente da empresa de transporte ou pela própria empresa de transporte contém uma descrição completa das mercadorias embarcadas ou a embarcar e a identificação dos intervenientes no contrato de transporte, nomeadamente, o destinatário, o consignatário, e a quem a carga deve ser notificada á chegada, e suas características gerais como quantidade, peso bruto, embalagem, volume, marcas; frete e local de pagamento e outros.

No seu verso contém uma série de cláusulas que especificam e limitam a responsabilidade do transportador marítimo durante o transporte.

² • Convenção Internacional de Bruxelas para aplicação de regras em matéria de Conhecimentos de Embarque (Regras de Haia de 25/08/1924)

O transporte marítimo é sempre documentado através de conhecimento de embarque (BL – Bill of Lading), Pode estar na forma de um BL – Bill of Lading, representando uma carga embarcada directamente, ou o conjunto MBL – Master Bill of Lading, documento emitido em casos de cargas consolidadas pelo agente. Representa a totalidade da carga entregue por diversos embarcadores e consolidadas em um único embarque. O MBL não é entregue aos embarcadores, pois estes receberão os HBLs emitidos pelo agente para suas cargas individuais.

HBL – House Bill of Lading, quando se tratar de uma consolidação trata-se do Conhecimento de Embarque emitido pelo agente de cargas e entregue a cada embarcador, correspondente a uma parte ou fracção da carga total consolidada no MBL.

1.1.2 - O limite de responsabilidade do transportador

Nos termos do artigo 31º. do Decreto-Lei 352/86 de 21 de Outubro, que regula o contrato de transporte por mar, este limite de responsabilidade foi fixado em 100.000\$00 (€ 498,80) por volume ou unidade.

1.1.3- Evolução do transporte marítimo.

Até aos anos 90 assistimos a uma grande evolução do comércio feito pela via marítima devido sobretudo a evolução tecnológica nos sistemas de comunicações e de transportes, bem como o aumento da capacidade dos navios e a sua velocidade, aliados à grande diversidade de navios capazes de responder às necessidades de cada tipo de mercadoria (Peters, 2001, pp2 - 26(24)).

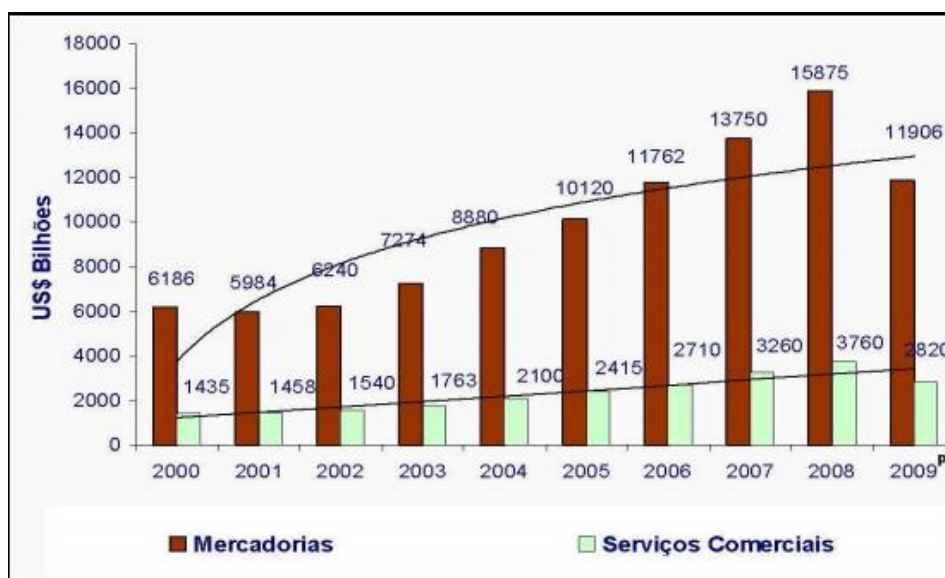
A partir do final dos anos 90 e princípio dos anos 2000 começamos a assistir a um moderado crescimento. Em 2003 já começamos a assistir a um aceleração da economia mundial, especialmente devido ao *boom* da R.P.China, Índia e de outras economias asiáticas emergentes, até meados do ano de 2008.

Nessa altura, e contrariando todas as previsões optimistas anteriores, registou-se uma queda brusca e muito significativa da economia mundial, os principais Países

Desenvolvidos estavam em recessão trazendo como consequência uma desaceleração nas economias dos países em desenvolvimento e nas economias em transição.

Esse ano terminou em desaceleração, com um crescimento médio de apenas 3%.

Figura nº1 – Evolução do comércio por via marítima.



Fonte: Organização Mundial Comércio, - <http://www.wto.org/>

Em 2010 iniciou-se a recuperação com a economia mundial a crescer 4,1 % e o volume do transporte marítimo 16%. Contudo o ano de 2011 saldou-se por um crescimento menor, 2,8 %, transportando cerca de 8,7 mil milhões de toneladas. No anos de 2012 e 2013 a economia mundial voltou a baixar o seu crescimento para 2,2 e 2,1 %, respectivamente, com a U. Europeia ainda em recessão, -0,3 e - 0,2 % (Tabela 1.1).

De notar que segundo a Unctad o transporte marítimo de mercadorias representa cerca de 80% do tráfego total em volume e mais de 70% em valor transportado.

A taxa de produção Mundial, cuja taxa de crescimento foi de 2,2% em 2012, cresceu no mesmo ritmo em 2013. Tal como em anos anteriores, os países desenvolvidos vão obter os piores resultados, com um aumento de cerca de 1% de produto interno bruto (PIB).

As economias em desenvolvimento e as economias em transição cresceram em 2013 4,7% e 2,7%, respectivamente. Os impactos da crise financeira e económica que começou em 2008, as práticas financeiras não sustentáveis e os desequilíbrios nacionais

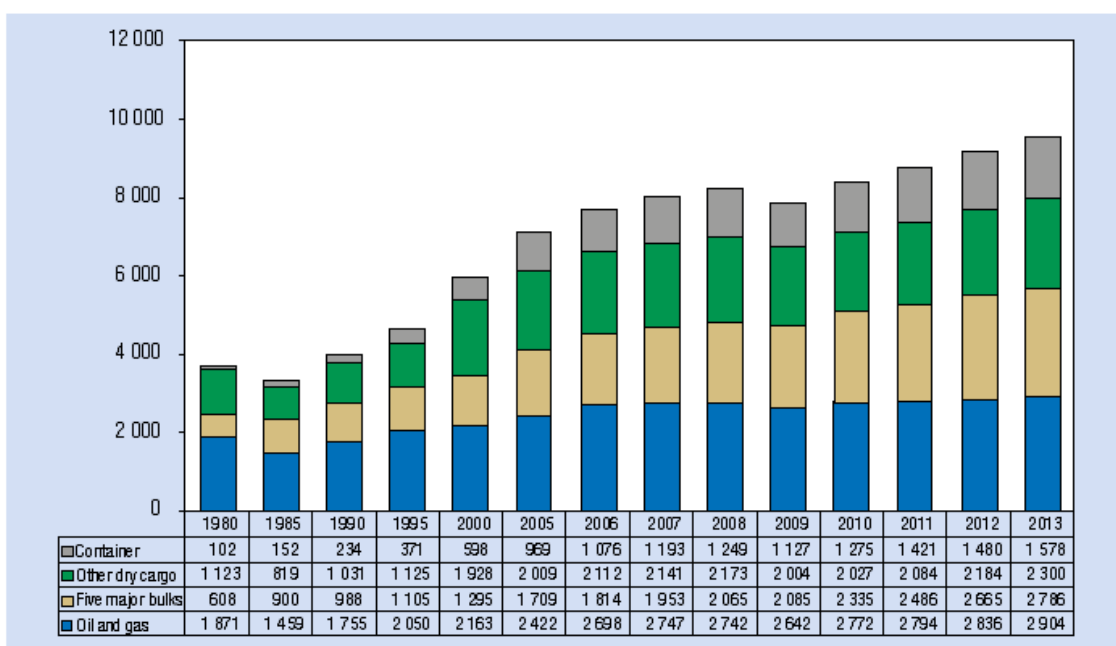
e internacionais continuam a afectar a actividade económica em muitos países desenvolvidos e em algumas economias emergentes.

QUADRO N° 1 – WORLD ECONOMIC GROWTH, 2008-2013 (ANNUAL PERCENTAGE)

Region/country	2008	2009	2010	2011	2012	2013 ^a
WORLD	1.5	-2.2	4.1	2.8	2.2	2.1
Developed economies	0.0	-3.8	2.6	1.5	1.2	1.0
<i>of which:</i>						
United States	-0.3	-3.1	2.4	1.8	2.2	1.7
Japan	-1.0	-5.5	4.7	-0.6	1.9	1.9
European Union (27)	0.3	-4.3	2.1	1.6	-0.3	-0.2
<i>of which:</i>						
Germany	1.1	-5.1	4.2	3.0	0.7	0.3
France	-0.1	-3.1	1.7	2.0	0.0	-0.2
Italy	-1.2	-5.5	1.7	0.4	-2.4	-1.8
United Kingdom	-1.0	-4.0	1.8	0.9	0.2	1.1
Developing economies	5.3	2.4	7.9	5.9	4.6	4.7
<i>of which:</i>						
Africa	5.2	2.8	4.9	1.0	5.4	4.0
South Africa	3.6	-1.5	3.1	3.5	2.5	1.7
Asia	5.8	3.9	8.9	7.1	5.0	5.4
China	9.6	9.2	10.4	9.3	7.8	7.6
India	6.2	5.0	11.2	7.7	3.8	5.2
Republic of Korea	2.3	0.3	6.3	3.7	2.0	2.3
Developing America	4.0	-1.9	5.9	4.3	3.0	3.1
Brazil	5.2	-0.3	7.5	2.7	0.9	2.5
Least developed countries (LDCs)	7.6	5.4	6.2	3.3	4.8	5.0
Transition economies	5.2	-6.6	4.5	4.5	3.0	2.7
<i>of which:</i>						
Russian Federation	5.2	-7.8	4.5	4.3	3.4	2.5

Fonte: UNCTAD, Trade and Development Report 2013, table 1.1.

Figura nº 2 – International Seaborne trade, select years (Millions of tons loaded)



Fonte: UNCTAD Review of maritime transport, various issues.

O transporte marítimo tem sido associado a mercadorias com elevado volume de transporte (Ludovico, 2009) mas de baixo valor unitário – carvão e minério de ferro – contudo, nos últimos anos, a quota de carga de baixo volume e elevado valor – produtos transformados - transportada por via marítima tem aumentado. De acordo com a WTO, Organização Mundial de Comércio, os produtos transformados representam cerca de 70% do comércio mundial (em valor). Estes incluem bens de consumo, bens intermédios, peças e produtos semiacabados.

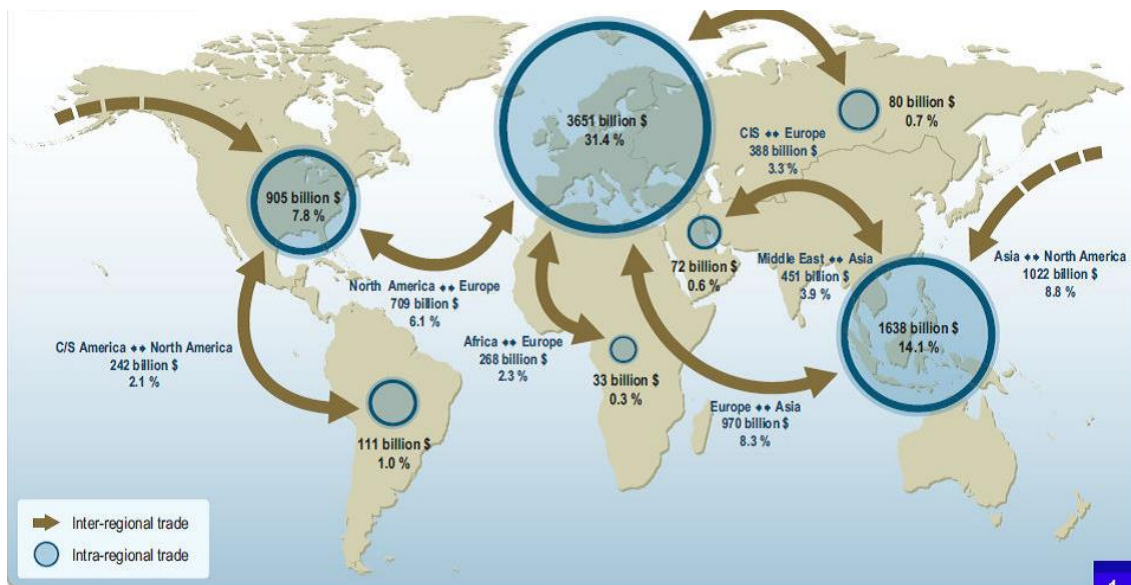
1.1.4 – Intra e inter-regional fluxos das cargas mundiais

Quanto aos fluxos geográficos note-se que as distâncias ainda são uma barreira, o comércio inter-regional que flui entre a América do Norte, a Europa e a Ásia é responsável apenas por 23% do comércio mundial.

O comércio intra-regional que flui nestas três regiões representa 53% da troca mundial de mercadorias, representando quase dois terços da totalidade das trocas destas regiões.

O tráfego interno na Europa tem a maior parcela (31 %), seguido pela Ásia (14%) e América do Norte (8%)

Figura nº3 – Intra e inter-regional fluxos das cargas mundiais Billion dollars and percentage.



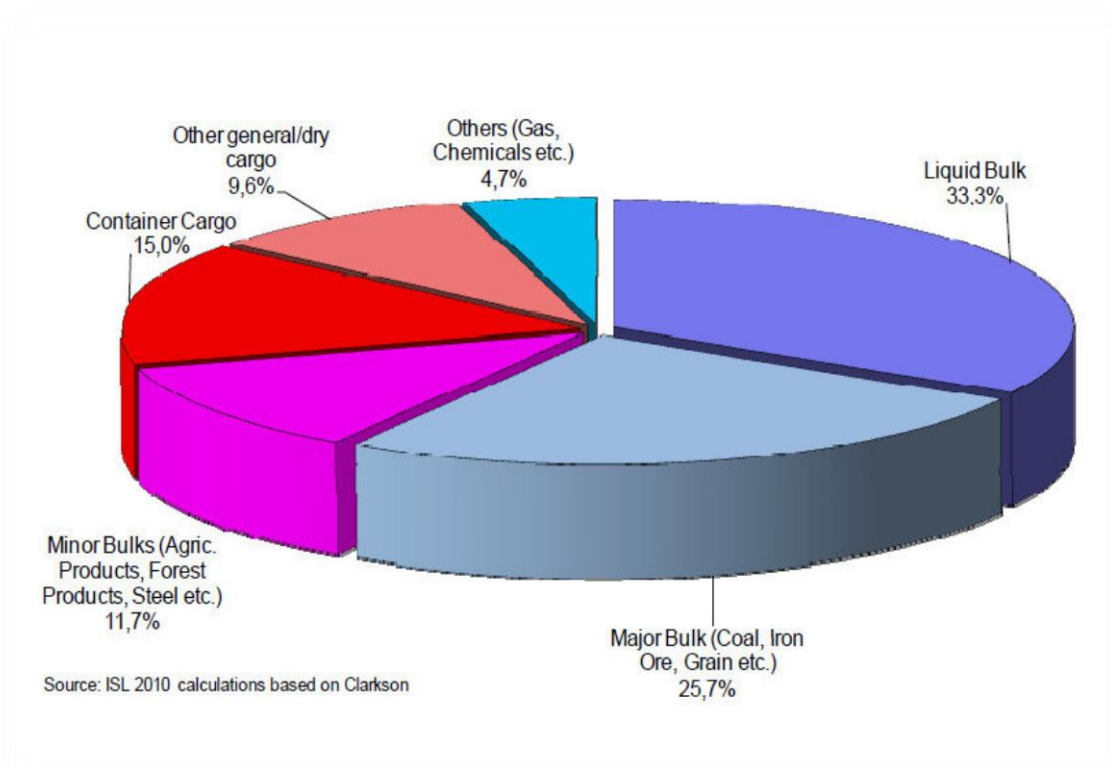
Fonte: UNCTAD Review of maritime transport,

O comércio intra-regional nas outras regiões (América Central e do Sul, CIS, Médio Oriente e África) representa apenas 2 % das suas exportações totais.

Através do gráfico abaixo mencionado podemos concluir que cerca de 76% das cargas marítimas são os Graneis – cargas transportadas em grande quantidade e que são as matérias-primas principais (Energia (carvão), Produção industrial (Aço), Alimentação).

- 25,7% - Graneis Secos, como por exemplo o carvão);
- 11,7%- Graneis secos (Produtos agrícolas excepto os cereais);
- 33,3%-Graneis líquidos;
- 4,7% - Outros por exemplo (produtos químicos de gás);

Figura nº4 – Principais cargas marítimas



Fonte: ISL 2010 calculations based on Clarkson

1.1.5 - Caracterização dos principais Portos do Mundo

A localização Geográfica dos Portos é extremamente importante uma vez que terá tanto mais vantagens competitivas quanto mais próximo se encontrar de uma posição estratégica, relativamente à cadeia de transporte internacional. Para isso, é preciso que pelo menos uma das seguintes condições se verifique:

- Estar situado próximo das grandes rotas marítimas. Qualquer porto que pretenda transformar-se em porto de transbordo tem necessariamente que satisfazer este critério, como por exemplo Singapura, Colombo, Malta, Algeciras ou Jamaica.
- Estar situado próximo dos grandes centros de produção ou de consumo, como Roterdão, Tóquio, Nova Iorque/Nova Jersey e os portos que são capitais ou

idades principais do país: Casablanca, Dakar, Abidjan, Beirute etc., ou os portos com capacidade exponencial (Shanghai, Shenzhen).

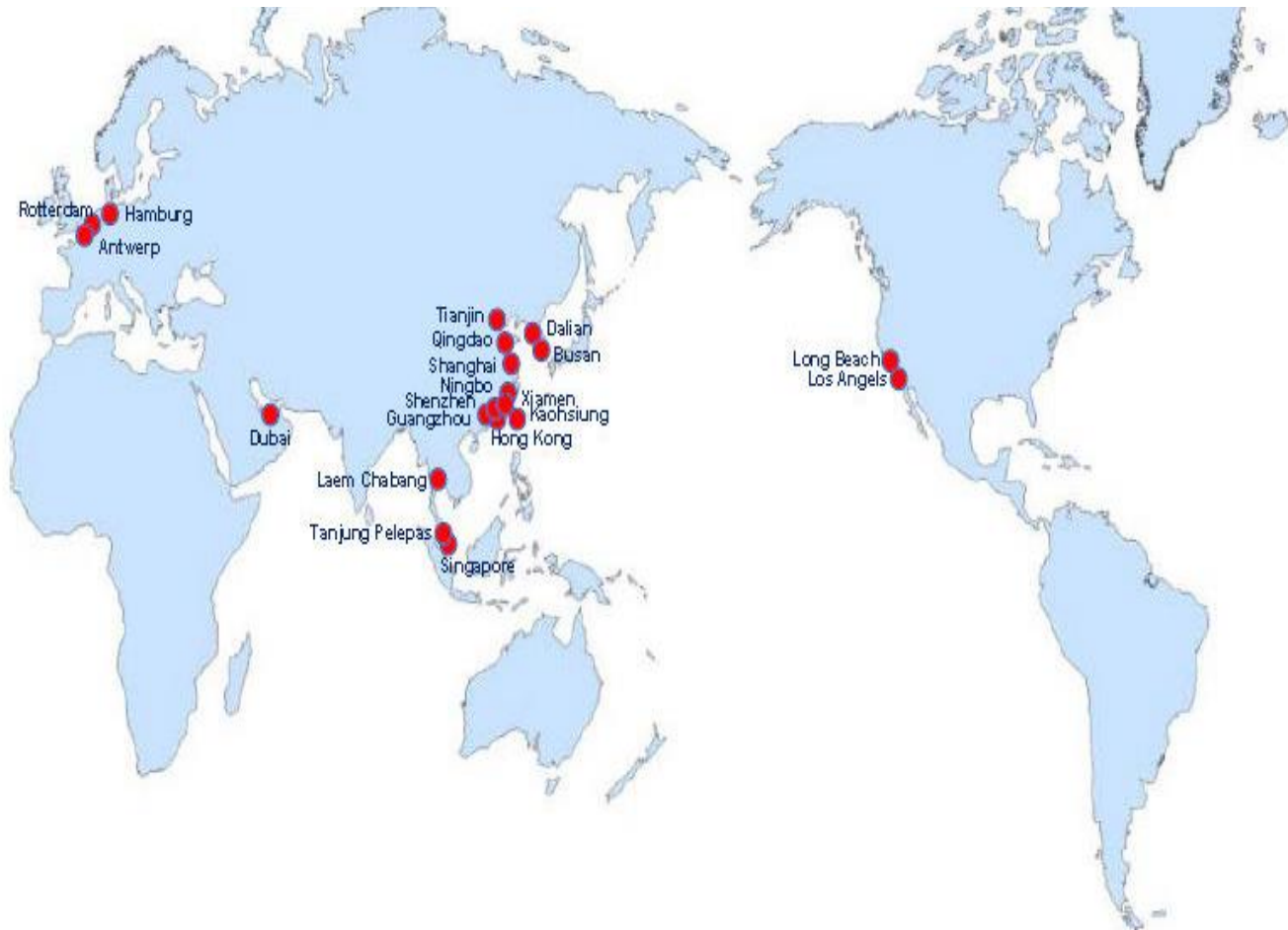
- Ter fundos naturais importantes, uma extensa bacia interior e extensas reservas de espaço. Estas características são indispensáveis para o desenvolvimento, no lado terra, das actividades e serviços de valor acrescentado, e do lado mar, para a recepção e escala directa dos navios de maior calado.

QUADRO Nº2 – PRINCIPAIS PORTOS A NÍVEL MUNDIAL

<i>Port name</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>Preliminary figures for 2012</i>	<i>Percentage change 2011–2010</i>	<i>Percentage change 2012–2011</i>
Shanghai	29 069 000	31 700 000	32 500 000	9.05	2.52
Singapore	28 431 100	29 937 700	31 600 000	5.30	5.55
Hong Kong (China)	23 699 242	24 384 000	23 100 000	2.89	-5.27
Shenzhen	22 509 700	22 569 800	22 940 000	0.27	1.64
Busan	14 194 334	16 184 706	17 030 000	14.02	5.22
Ningbo	13 144 000	14 686 200	14 973 400	11.73	1.96
Guangzhou	12 550 000	14 400 000	14 520 000	14.74	0.83
Qingdao	12 012 000	13 020 000	14 500 000	8.39	11.37
Dubai	11 600 000	13 000 000	13 280 000	12.07	2.15
Tianjin	10 080 000	11 500 000	12 300 000	14.09	6.96
Rotterdam	11145804	11876921	11900000	6.56	0.19
Port Klang	8 871 745	9 603 926	9 990 000	8.25	4.02
Kaohsiung	9 181 211	9 636 289	9 781 000	4.96	1.50
Hamburg	7 900 000	9 014 165	8 930 000	14.10	-0.93
Antwerp	8 468 475	8 664 243	8 629 992	2.31	-0.40
Los Angeles	7 831 902	7 940 511	8 080 000	1.39	1.76
Dalian	5 242 000	6 400 000	8 060 000	22.09	25.94
Tanjung Pelepas	6 530 000	7 500 000	7 720 000	14.85	2.93
Xiamen	5 820 000	6 460 700	7 200 000	11.01	11.44
Laem Chabang	5 068 076	5 731 063	5 927 000	13.08	3.42
Total top 20	253 348 589	274 210 224	282 96 392	8.23	3.19

Fonte: UNCTAD secretariat and Lloyd's List Intelligence, July 2013

Figura nº5 – World's Largest Ports (TOP 20)



Fonte: Contanerization internacional

1.1.6 - Principais operadores

Como se pode constatar pelo quadro seguinte, cerca de 38% da capacidade de transporte a nível mundial concentra-se em três Armadores (Maersk, MSC e CMA-CGM) conferindo-lhes um papel extremamente importante no desenvolvimento económico global.

QUADRO Nº 3 – PRINCIPAIS OPERADORES

# Operator	Total existing			Orderbook			Share
	teu	ships	% Chart	teu	ships	% existing	
1 APM-Maersk	2,584,922	605	49.7%	448,874	33	17.4%	15.4%
2 Mediterranean Shg Co	2,225,011	454	53.5%	254,774	23	11.5%	13.2%
3 CMA CGM Group	1,384,428	408	63.7%	130,144	15	9.4%	8.2%
4 Evergreen Line	723,378	182	47.1%	376,876	38	52.1%	4.3%
5 COSCO Container L.	716,868	162	46.4%	149,330	18	20.8%	4.3%
6 Hapag-Lloyd	632,049	139	48.7%	92,183	7	14.6%	3.8%
7 APL	576,163	126	58.0%	196,600	19	34.1%	3.4%
8 Hanjin Shipping	573,977	110	52.7%	178,444	25	31.1%	3.4%
9 CSCL	549,192	140	25.6%	98,952	12	18.0%	3.3%
10 MOL	506,239	110	51.6%	87,200	7	17.2%	3.0%
11 OOCL	449,905	98	38.7%	132,576	12	29.5%	2.7%
12 Hamburg Süd Group	421,159	103	49.1%	167,040	26	39.7%	2.5%
13 NYK Line	400,669	94	25.0%	52,832	4	13.2%	2.4%
14 YangMing Marine Transport Corp.	358,132	83	35.8%	49,750	9	13.9%	2.1%
15 K Line	352,754	71	65.3%	9,592	1	2.7%	2.1%
16 Hyundai M.M.	347,325	59	71.0%	90,615	10	26.1%	2.1%
17 Zim	318,180	84	53.5%	148,168	13	46.6%	1.9%
18 PIL (Pacific Int. Line)	297,312	144	32.9%	89,612	24	30.1%	1.8%
19 UASC	271,034	46	22.1%				1.6%
20 CSAV Group	258,754	56	81.4%	34,400	4	13.3%	1.5%
21 Wan Hai Lines	159,238	70	14.0%	13,596	3	8.5%	0.9%
22 HDS Lines	86,320	21	94.7%				0.5%
23 X-Press Feeders Group	78,695	61	93.5%	3,960	2	5.0%	0.5%
24 TS Lines	75,946	37	95.8%				0.5%
25 NileDutch	65,565	31	98.0%	14,000	4	21.4%	0.4%

Fonte: UNCTAD Review of maritime transport,

1.1.7- Caso Português – Factos mais relevantes do movimento portuário de 2013.

O movimento de mercadorias dos 7 principais portos do continente atingiu em 2013 cerca de 79,3 milhões de toneladas, a que corresponde um aumento de 16,7% em relação a 2012, constituindo o maior valor anual de sempre, com comportamento positivo em termos homólogos de todos os portos, com excepção de Viana do Castelo, que diminuiu -1,3%.³ O crescimento mais significativo registou-se no porto de Sines, +27,8%, seguindo-se o porto de Aveiro, Figueira da Foz e Setúbal, com taxas de crescimento de +19,2%, +18% e 15,7%, respectivamente. Nos portos de Lisboa e de Leixões estes indicadores são +8,2% e 3,4%, respectivamente.

No posicionamento relativo destaca-se o porto de Sines cujo movimento global representa 46,1% do total dos portos em análise, tendo reforçado essa posição, aumentando 4,1 pontos percentuais relativamente a 2012.⁴

O movimento de contentores registou uma evolução ainda mais expressiva, com um aumento em TEU de 25,8%, relativamente a 2012, sublinhando-se, para este indicador, a contribuição do porto de Sines, de +68,3%, e do porto de Setúbal, de +43%. Merece referência o crescimento registado no porto de Lisboa de +12,6% e a diminuição de -1,1% registada em Leixões.

O cenário de forte crescimento da actividade portuária registado no ano de 2013 é confirmado pelo número de navios que escalaram os principais portos do continente, que registou um crescimento de +8,1%, associado a um aumento de +18,3% em GT, reflectindo um aumento da dimensão dos navios. Também no que respeita a este indicador, o porto de Sines destaca-se registando uma variação de +21,6%, seguido da Figueira da Foz, com +12,5%, e de Setúbal, com +11,1%.

³ Informação estatística sobre a evolução do comercio marítimo:

http://www.imarpor.pt/informacao_tecnica/estatisticas.htm;

⁴ Movimento Portuário Dezembro de 2013

http://www.imarpor.pt/pdf/informacao_tecnica/estatisticas/IMT_MovPortuario_ReportMensal_Dezembro2013.pdf

O aumento global da carga movimentada reflete aumentos em todas as classes, sendo mais significativo o registado na carga geral, com +28,4% relativamente a 2012 (com a carga contentorizada a crescer +30,8%), sendo que os granéis líquidos cresceram +15% e os sólidos +1,5%;

Figura nº6 – Movimento acumulado por mercadoria e por Porto relativo ao ano de 2013

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	%1	%2
Carga Geral	286.485	7.258.566	1.580.760	1.393.921	5.532.304	3.724.953	12.192.397	31.969.386	40,3%	-
Contentorizada	2.075	6.293.049	0	154.374	5.418.815	627.649	12.038.851	24.534.814	31,0%	76,7%
Fraccionada	284.410	890.642	1.580.710	1.239.547	93.740	2.897.883	153.546	7.140.478	9,0%	22,3%
Ro-Ro	0	74.875	50	0	19.749	199.421	0	294.095	0,4%	0,9%
Granéis Sólidos	183.916	2.095.947	1.332.613	726.221	4.814.742	2.816.579	4.615.432	16.585.450	20,9%	-
Carvão	0	0	0	0	2.788	317.681	4.504.390	4.824.858	6,1%	29,1%
Minérios	28.262	467.863	15.777	40.049	15.696	577.155	21.016	1.165.817	1,5%	7,0%
Produtos Agrícolas	0	710.743	255.597	5.926	3.110.491	188.528	5.632	4.276.917	5,4%	25,8%
OutrosGS	155.654	917.341	1.061.239	680.246	1.685.768	1.733.215	84.395	6.317.858	8,0%	38,1%
Granéis Líquidos	25.954	7.824.513	1.042.741	0	1.643.848	467.135	19.705.909	30.710.101	38,7%	-
Petróleo Bruto	0	3.974.702	0	0	0	0	7.801.133	11.775.835	14,9%	38,3%
Produtos Petrolíferos	0	3.316.673	336.403	0	1.124.836	249.411	11.438.041	16.465.364	20,8%	53,6%
OutrosGL	25.954	533.138	706.338	0	519.012	217.724	466.735	2.468.902	3,1%	8,0%
TOTAL	496.355	17.179.026	3.956.114	2.120.142	11.990.895	7.008.667	36.513.739	79.264.937	100,0%	
	0,6%	21,7%	5,0%	2,7%	15,1%	8,8%	46,1%	100,0%		

Navios								
GT (milharas)	753	28.563	3.576	1.631	49.257	15.051	65.188	164.019
NúmeroN	199	2.580	866	530	2.824	1.253	2.010	10.262
Distribuição % por Porto								
GT	0,5%	17,4%	2,2%	1,0%	30,0%	9,2%	39,7%	100,0%
NúmeroN	1,9%	25,1%	8,4%	5,2%	27,5%	12,2%	19,6%	100,0%

Contentores								
NúmeroC	329	391.436	0	8.067	366.727	37.730	620.909	1.425.198
TEU	471	625.480	0	15.897	547.047	70.564	931.036	2.190.495
Distribuição % por Porto								
NúmeroC	0,0%	27,5%	0,0%	0,6%	25,7%	2,6%	43,6%	100,0%
TEU	0,0%	28,6%	0,0%	0,7%	25,0%	3,2%	42,5%	100,0%

Fonte: UNCTAD Review of maritime transport.

1.2. Transporte aéreo

O transporte aéreo é uma actividade que envolve muitos países num curto período de tempo devido à velocidade do meio utilizado. O transporte aéreo segue as regras da Iata (International Air Transport Association), acordos e as convenções internacionais.

A IATA foi criada há mais de 60 anos por um grupo de companhias aéreas, com o objetivo de representá-las em todos os assuntos relacionados à aviação, neste momento representa mais de 230 companhias aéreas.

O principal objetivo da IATA é ajudar as companhias aéreas a simplificar processos, aumentar a comodidade dos passageiros, reduzir custos, melhorar a eficiência dos serviços e, principalmente, cuidar da segurança da aviação, além de procurar minimizar o impacto do transporte aéreo no meio ambiente.

1.2.1 – Contrato de transporte Aéreo

A Convenção de Varsóvia (1929) (ver anexo C5) e seus protocolos (1955/1975) continuam a ser aplicados no transporte Aéreo entre Portugal e os Países que não rectificaram a Convenção de Montreal (2002) em vigor desde 4 de Novembro de 2003.

O transporte aéreo comercial de carga é sempre documentado através de conhecimento aéreo (ver anexo D1) (AWB – Airway Bill)⁵, considerado como o documento mais importante do contrato de transporte, tem como finalidade provar que a carga foi entregue pelo embarcador ao transportador, servindo como um recibo de entrega da mercadoria.

Pode estar na forma de um AWB – Airway Bill, representando uma carga embarcada directamente, ou o conjunto MAWB – Master Airway Bill, documento emitido para a companhia aérea em casos de cargas consolidadas pelo agente.

⁵ Conhecimento de embarque AWB:

http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Pages/air_waybill.aspx;

Representa a totalidade da carga entregue por diversos embarcadores e consolidadas num único embarque. O MAWB não é entregue aos embarcadores, pois estes receberão os HAWB emitidos pelo agente para suas cargas individuais.

HAWB – House Airway Bill, quando se tratar de uma consolidação trata-se do Conhecimento de Embarque emitido pelo agente de cargas e entregue a cada embarcador, correspondente a uma parte ou fração da carga total consolidada no MAWB.

1.2.2 - O limite de responsabilidade do transportador

Nos termos do n.º 2 alínea B do artigo 22º do Capítulo III da Convenção de Varsóvia o limite de responsabilidade do transportador é de: DSE 17/kg = (aproximadamente 20 Euros; 29 US dólares / kg.

Direito de saque especial – unidade monetária do FMI

“No transporte de mercadorias, a responsabilidade b) do transportador está limitada à quantia de 17 direitos especiais de saque por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feito pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Nesse caso, será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.”

1.2.3 - Evolução do transporte Aéreo.

O transporte Aéreo é considerado a forma de transporte mais moderna, uma vez que foi já no século XVIII que o homem voou pela primeira vez. A aviação comercial teve grande notabilidade a partir da 2ª Guerra Mundial, transformando o avião num dos principais meios de transporte passageiros e mercadorias (Ludovico, 2009).

A sua utilização tem vindo a aumentar significativamente em todo o Mundo, para viagens longas e também para médias distâncias.

Este meio de transporte oferece um conjunto de vantagens que os outros meios de transporte não podem oferecer nem garantir como é o caso da distância/tempo, este é

um grande factor de distinção uma vez que percorre rapidamente grandes distâncias, a nível mundial, aliando rapidez à comodidade e segurança.

Este meio de transporte é especialmente dedicado ao transporte de passageiros, dado o facto de poder transportar centenas de passageiros de uma só vez, é bastante comodo e rápido, e oferece segurança.

Falando relativamente ao transporte de mercadorias assistimos a um aumento significativo, ainda não é dos meios de transporte mais utilizados, nem para lá caminha devido a não ter uma grande capacidade de carga, apresentado elevados custos de transporte comparativamente aos navios.

Está especialmente indicado para o transporte de mercadorias urgentes como é o caso dos medicamentos e de determinados documentos, mercadorias leves, pouco volumosas, de grande valor unitário e perecíveis como é o caso do dinheiro, diamante, jóias, ouro, prata.

1.2.4 - Principais Aeroportos a nível Mundial.

Actualmente o avião é o meio de transporte mais seguro e cómodo com a grande vantagem de encurtar distância, onde todos os dias viajam milhares de passageiros de um local para outro com grande facilidade, devido ao elevado número de aeroportos que existem a nível Mundial.

Existem mais de 40,000 aeroportos em todo o mundo, utilizados tanto para o transporte de pessoas como de mercadorias.

De seguida apresento a lista dos **10 aeroportos mais movimentados do Mundo** em termos de número de passageiros registados anualmente. A lista é actualizada em Setembro todos os anos e neste caso baseei-me nos dados do ano de 2012.

1. Aeroporto Internacional de Hartsfield-Jackson Atlanta

É desde 1998 o aeroporto com mais tráfego do mundo. No ano passado passaram por ali mais de 95 milhões de passageiros.

Em média, todo os dias mais de 250,000 passageiros passam pelos seus terminais em aproximadamente 2.500 voos. Tem cerca de 55.300 empregados, sendo o maior empregador do Estado da Geórgia.

2. Aeroporto Internacional de Pequim – China

Localiza-se a 32 km do centro de Pequim e é o aeroporto asiático com mais tráfego na Ásia. Abriu a 2 de Março de 1958. Em 2012 passam por ali 81.929,359 de passageiros.

3. Aeroporto de Heathrow, Londres

O aeroporto de Heathrow encontra-se a 22km do centro da cidade de Londres, é usado por mais de 90 companhias aéreas que voam para 170 destinos em todo o mundo. É o principal hub da British Airways. É o aeroporto por onde mais passageiros passam na Europa e o 3º mais movimentado em termos de tráfego. Tem 5 terminais, 4 dos quais são para passageiros e o quinto para mercadorias.

4. Aeroporto Internacional de Tóquio

Este aeroporto abriu em 1931 e em 2012 passaram por ali 66.795,178, fazendo dele o segundo mais movimentado aeroporto da Ásia e o 4º do mundo.

5. O'Hare International Airport, Chicago

Era o aeroporto mais movimentado até 2008 e agora ocupa a 5ª posição da lista. No ano de 2.012, 66 milhões de passageiros passaram por ali com voos para mais de 60 destinos à volta do mundo.

6. Aeroporto Internacional de Los Angeles

Localiza-se na segunda área mais povoada dos Estados Unidos e é o 6º aeroporto mais movimentado do mundo, em termos de tráfego de passageiros.

Este aeroporto encontra-se no top 5 das listas de maior tráfego de passageiros e de cargas.

7. Charles de Gaulle, Paris

Popularmente conhecido como o Roissy Airport, é um dos mais conhecidos mundialmente e o maior em França. Situa-se a cerca de 25km de Paris, servido por bastantes ligações por estrada e caminhos-de-ferro desde o centro da cidade. Em 2012

passaram pelos seus 3 terminais mais de 61 milhões de passageiros, fazendo dele o segundo aeroporto mais movimentado da Europa.

8. Aeroporto Internacional de Dallas/Fort Worth, USA

Localizado no Estado do Texas, é o maior aeroporto do Texas e o segundo maior dos Estados Unidos em termos de área. É também o melhor aeroporto de carga do mundo.

9. Aeroporto Internacional Soekarno–Hatta, Indonésia

Este aeroporto tem o nome do primeiro Presidente da Indonésia, Soekarno, e do primeiro Vice-presidente, Mohammad Hatta. Abriu em 1985 e por ele passaram em 2012 mais de 57 milhões de passageiros.

10. Aeroporto Internacional do Dubai, Emiratos Árabes Unidos

O maior centro de ligação aéreo do médio oriente e o 10º mais movimentado do mundo. Abriu em 1960, tendo sido o primeiro aeroporto a ser construído nos Emiratos Árabes Unidos, com uma única pista de 1,8km. Tem 3 terminais, cada um com uma capacidade de gerir 75 milhões de passageiros por ano.

1.2.5- A nível Mundial:

O transporte aéreo de carga e de correio a nível mundial até 2004 teve um aumento bastante significativo, o que não aconteceu nos anos seguintes de 2004 até 2008 teve um crescimento médio anual de 2% apresentando nos dois anos seguintes uma desaceleração com variações de 3.2% e de 9.6%.

Segundo o INAC esta redução deve-se á evolução da crise económica bem como a desaceleração das trocas comerciais. Em 2010 assistimos a uma pequena recuperação (18,5%) seguida, porém, de novos decréscimos, de 1% em 2011 e 2% em 2012.

Em 2012, a carga aérea mundial transportada totalizou 180 mil milhões de toneladas-quilómetro, e os aeroportos de Hong Kong (HKG) e Memphis (MEM) destacaram-se como os maiores hubs mundiais deste segmento.

As previsões disponíveis permitem esperar, para os próximos 20 anos, um crescimento médio anual de 5,2% para a carga e de 0,9% para o correio, com o continente asiático a liderar o mercado do transporte aéreo de carga.

Ano 2014:

Relativamente ao primeiro trimestre do ano de 2014 os mercados de transporte aéreo cresceram em termos de volume quando, comparado com o mesmo período do ano de 2013, muito se deve á modernização dos processos de carga aérea e das respectivas infra-estruturas.

Por outro lado os benefícios do transporte de carga por via aérea estão a aumentar, nomeadamente, no que toca à agilização dos prazos de entrega, embarques e autorizações. Uma boa prova disso é o aumento da percentagem de fretes aéreos que, em Março último, aumentaram 5,9 por cento, quando comparados com o período homólogo do ano anterior, revela a Business Day online⁶. Em termos de capacidade, notou-se um acréscimo de 3,4 por cento, segundo números adiantados pela IATA (International Air Transport Association).

O tráfego de passageiros cresceu também no segundo semestre, cerca de 5,3% no mundo em relação ao mesmo período do ano anterior, anunciou a 03 de Setembro, em Genebra, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata).

A capacidade das companhias aéreas também aumentou 5,3%, o que representa uma taxa de ocupação das aeronaves de 82,3%.

"O transporte aéreo cresceu de novo em Julho, as pessoas viajam cada vez mais de avião em todas as regiões do mundo, e, apesar dos diferentes desafios económico, as perspectivas do transporte de passageiros continuam muito positivas", declarou Tony Tyler, diretor-geral da IATA.

⁶Air Cargo Markets Grow by 5.9% in March» in Business Day online, 8/05/2014; <http://businessdayonline.com/2014/05/air-cargo-markets-grow-by-5-9-in-march/#.U3B7Ls7p5lh>;

Segundo ele, a desaceleração constatada no início do ano parece que ficou para trás, com um crescimento do tráfego na China e em outras economias emergentes, que compensam a deterioração na zona euro.

Em Julho, o tráfego internacional de passageiros cresceu 5,5% e as linhas domésticas 4,9%.”

1.2.6- Caso Português:

Em Portugal a carga aérea embarcada e desembarcada nas infra-estruturas aeroportuárias nacionais cresceu entre 2004 e 2012 a uma taxa anual média de 1,4%.

Para termos uma ideia do aumento da carga em 2012, foram transportadas 126,5 mil toneladas face às 113 mil toneladas transportadas em 2004.

O aeroporto de Lisboa processa 65% do total de carga com origem e/ou destino nas infra-estruturas aeroportuárias nacionais, mas foi o aeroporto do Porto que apresentou o maior crescimento neste segmento.

Países como o Brasil e Angola são os principais mercados de destino da carga embarcada nas infra-estruturas aeroportuárias nacionais.

Já no que se refere ao ranking dos principais mercados de origem da carga desembarcada em Portugal lideram países como o Brasil, a Espanha e a Alemanha.

O correio transportado nas ligações de e para Portugal representa cerca de 8% do total de toneladas de carga transportadas, tendo, em 2008, sido atingido o máximo de correio transportado, cerca de 14,2 toneladas.

Cerca de 67% do total de correio transportado é processado no aeroporto de Lisboa e mais de metade tem como origem ou destino o mercado doméstico.

1.3. Incoterms 2010.

Os Incoterms, abreviatura de **Internacional Commercial Terms**, (ver anexo C7) são regras universais que contemplam os direitos e obrigações de compradores e vendedores durante um transporte internacional, não fazem automaticamente parte de um contrato de compra e venda de mercadorias, necessitando que as partes nesse contrato manifestem essa intenção.

Na prática comercial, é muitas vezes entendido, erradamente, que os Incoterms estabelecem regras de propriedade de mercadoria.

Com efeito, os Incoterms apenas regulam questões relacionadas com a divisão entre vendedor e comprador, do risco de perda ou danos sobre a mercadoria, da divisão dos custos, do transporte das mercadorias do vendedor para o comprador e do desembaraço aduaneiro na exportação e importação. Nada tem a ver com questões relacionadas com a transferência da propriedade da mercadoria.

Enquanto para os exportadores e importadores, é essencial considerar a relação prática entre os vários contratos necessários numa transacção comercial internacional - onde para além do contrato de compra e venda, existe o contrato de transporte, de seguro, de financiamento da mercadoria - os Incoterms visam um único desses contratos, o contrato de compra e venda internacional.

Através da utilização correcta dos Incoterms evitam-se ou pelo menos reduzem-se as incertezas sobre interpretações diferentes desses termos em diferentes países.

Ao longo do tempo a Câmara de Comércio Internacional (CCI) tem afirmado que os Incoterms tratam apenas da relação entre vendedores e compradores ao abrigo de um contrato de compra e venda e, por isso só o fazem em relação a alguns aspectos específicos.

Estas regras são actualizadas de 10 em 10 anos pela Câmara de Comércio Internacional, a última vez actualizadas foram em Janeiro de 2010.

REGRAS PARA QUALQUER MODO OU MODOS DE TRANSPORTE:

EXW- Ex –Works

O vendedor limita-se a colocar a mercadoria à disposição do comprador no estabelecimento do vendedor ou em outro local convencionado (que pode ser fábrica, armazém, oficina) e dentro dos prazos estipulados.

O comprador responsabiliza-se por todas as operações de transporte (custos e obrigações).

Esta é a obrigação mínima do vendedor e obrigação máxima para o comprador uma vez que tem que suportar todos os custos inerente ao transporte da mercadoria desde as instalações do vendedor até ao destino desejado.

FCA – Free Carrier

“Franco Transportador” significa que o vendedor cumpre a sua obrigação quando entrega a mercadoria ao representante do comprador ou qualquer pessoa nomeada por este no local indicado (armazém de transitário, transportador, terminal aéreo, rodoviário, ferroviário).

É o comprador que escolhe o modo de transporte e o transportador, é ele também que tem a obrigação de pagar o transporte principal. O desembaraço aduaneiro de exportação fica a cargo do vendedor.

FAS – Free Alongside Ship

Significa que o vendedor faz a entrega da mercadoria quando esta tiver sido colocada ao longo do navio (e.g. num cais ou barça), indicado pelo comprador no porto de embarque designado. O risco de perdas ou danos à mercadoria é transferido quando esta se encontra ao longo do navio, suportando, assim, o comprador, todos os custos a partir desse momento em diante.

A regra FAS exige que seja o vendedor a desalfandegar a mercadoria na exportação, quando necessário. No entanto, o vendedor não tem qualquer obrigação de

desalfandegar a mercadoria na importação, de pagar quaisquer direitos de importação ou cumprir qualquer formalidade aduaneira de importação.

FOB – Free on Board

Significa que o vendedor faz a entrega da mercadoria quando esta estiver a bordo do navio indicado pelo comprador, no porto de embarque designado ou quando adquira a mercadoria já entregue desta forma.

O risco de perda ou dano à mercadoria transfere-se quando a mercadoria se encontra a bordo do navio, devendo o comprador suportar todos os custos a partir desse momento em diante.

CIF – Cost, Insurance and Freight

Por esta cláusula, o vendedor obriga-se a colocar a mercadoria sobre o navio no porto de destino com frete e seguros pagos.

O vendedor é quem escolhe o navio e paga o frete marítimo, responsabilizando-se também pelas formalidades de exportação. O risco de perdas e danos, contudo, ficam por conta do comprador.

CFR – Cost and Freight

Este termo só difere do anterior pelo facto de que o vendedor não tem a obrigação de pagar o seguro da mercadoria até ao porto de destino. Tal como no CIF, é o vendedor quem escolhe o navio e paga o frete marítimo, responsabilizando-se também pelas formalidades de exportação. O risco de perdas e danos, contudo, ficam por conta do comprador.

CPT – Carriage Paid To

O vendedor contrata e é responsável pelos custos de transporte despacho das mercadorias para exportação até ao ponto acordado entre as partes.

A partir do momento em que as mercadorias são entregues à custódia do transportador, os riscos por perdas, avarias e danos são transferidas para o comprador, assim como possíveis custos adicionais que possam incorrer.

CIP Carriage and Insurance Paid to

A regra “Transporte e seguro pago até...” significa que o vendedor faz a entrega das mercadorias ao transportador ou outra pessoa nomeada por seu intermédio, no local acordado (caso tal local tenha sido acordado entre as partes), devendo o vendedor contratar e pagar os custos do transporte necessário para trazer a mercadoria até ao local de destino designado.

O vendedor também tem de contratar o seguro da mercadoria contra o risco de perdas ou danos durante o transporte que correm por conta do comprador.

O comprador suporta todos os riscos e custos adicionais que ocorram após a entrega da mercadoria ao primeiro transportador indicado.

DAT Delivered at Terminal

O vendedor faz a entrega quando a mercadoria, uma vez descarregada do meio de transporte em que tenha chegado, é colocada à disposição do comprador num terminal designado, num porto designado ou num lugar de destino.

A partir desse momento, todos os riscos e danos à mercadoria correm por conta do comprador.

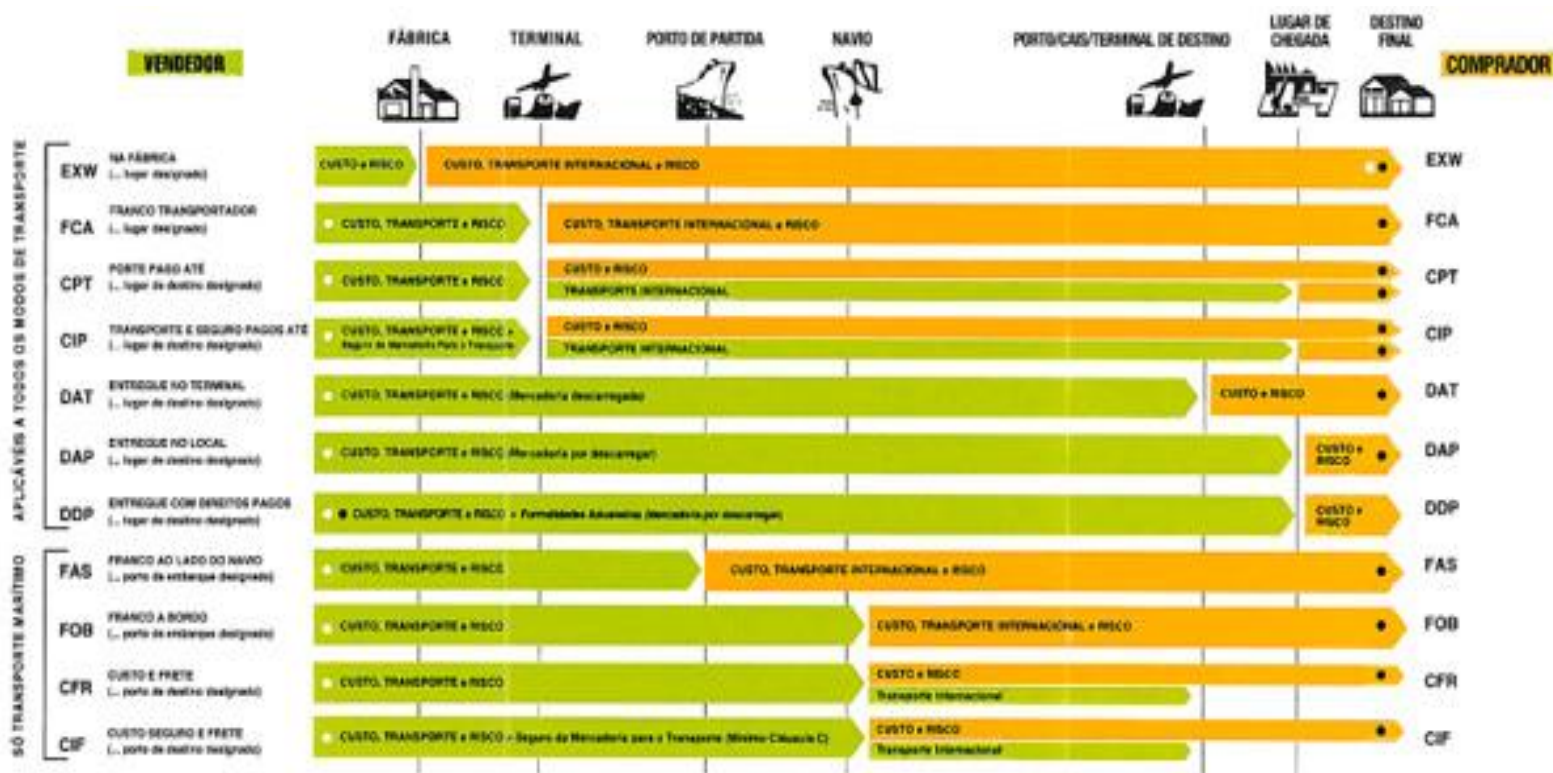
DAP Delivered at Place

A responsabilidade do vendedor consiste em colocar a mercadoria à disposição do comprador, pronta para ser descarregada, não tratando das formalidades para importação, no terminal de destino designado, ou noutro local combinado, assumindo os custos e riscos inerentes ao transporte até ao local de destino.

DDP – Delivery Duty Paid

Esta é a obrigação máxima do vendedor. São da sua responsabilidade todas as operações e despesas relativas às operações de embalagem, carga, descarga, transporte, bem como taxas alfandegárias, direitos e outros impostos que recaiam sobre a mercadoria até ao momento de sua entrega no local convencionado pelo contrato, dentro do país importador.

Figura nº7 –Incoterms 2010



No que respeita à "carga contentorizada", por força do local de transferência do risco nas regras FAS e FOB, sugere-se preferencialmente a utilização da regra FCA...Terminal, em vez daquelas regras. Nas regras CIP e CIF o Vendedor obriga-se a contratar o Seguro da mercadoria transportada (seguro da carga), de que é beneficiário o Comprador (mínimo Cláusula C - ICC "Institute Cargo Clauses.")

NOTA: Esta informação relativa às Regras INCOTERMS 2010 não dispensa a consulta da publicação oficial n.º 715 E "INCOTERMS 2010" à venda na Delegação Portuguesa da CCI-ACE, Rua Portos de S. Antão, 89 - 1153-296 Lisboa - Tel. 213 453 354 - icc@faci.org.pt e também na APAT, Tel. 213 187 100 - apat@apal.pt



Indica a obrigação de efetuar as formalidades aduaneiras na exportação.

Indica a obrigação de efetuar as formalidades aduaneiras na importação.



Designações a cargo do Comprador

Designações a cargo do Vendedor

Fonte: <http://www.jomatir.pt/incoterms2010.html>;

CAPITULO II – [ESTUDO DE CASOS]

2.1 - Join the Moment Transitários, JTM, SA.

A JTM, SA é uma empresa portuguesa constituída a 05 Agosto de 2011 com sede em Perafita, Matosinhos, tem por objecto, no âmbito das actividades transitárias, a prestação de serviços do transporte, logística, distribuição e todas as outras actividades relacionadas com a organização e desenvolvimento do transporte de mercadorias, com vista á satisfação das necessidades dos seus clientes.

Funciona sobretudo na vertente Carga Aérea de e para todo o Mundo. Operam semanalmente 10 cargueiros (aéreos) com saída de toda a Península Ibérica para o mundo (Grupo Inditex, Zara, Bershka, Mango). Com estes e outros clientes como a Sonae, TAP etc.. conseguem ter uma posição bastante forte no mercado, motivo que os torna bastante competitivos e eficazes na vertente Aérea.

Na vertente Marítima têm vindo a apostar em mercados como PALOPS e MAGREBE os quais fornecem variados serviços para todos os que os escolhem como parceiros, e que cada vez mais têm vindo a consolidar uma posição no mercado nacional e internacional.

2.1.1– Transitários

Os transitários são empresas especializadas na prestação de serviços de natureza logística e operacional abrangendo, entre outras actividades, o planeamento e a organização do transporte de mercadorias a nível internacional e nacional bem como a execução das formalidades e trâmites relacionados com a gestão dos fluxos de bens ou mercadorias.

Os transitários exercem a sua actividade apoiados numa rede de agentes a nível mundial, acompanhando em permanência o fluxo das mercadorias de forma a garantir a fiabilidade, a segurança e a rapidez da entrega em qualquer parte do

mundo, dispondo para isso de modernos meios de comunicação com recurso às tecnologias de última geração.

A APAT – Associação dos Transitários de Portugal, é a entidade com legitimidade para filiar as empresas transitárias licenciadas para o exercício da actividade em Portugal, representando cerca de 254 empresas, com um total de 5.778 trabalhadores que geraram em 2013 um volume de negócios de cerca de 1.378 M €.

A actividade transitária assume-se como uma actividade complementar e auxiliar do transporte internacional de mercadorias, através dos diversos modos de transporte, rodoviária, aérea e marítima.

A APAT, como Associação Nacional do sector está filiada na FIATA – International Federation of Freight Forwarders Association, com sede em Zurique, que congrega representantes de mais de 185 Países.

Nesta qualidade, é a única entidade licenciada para a distribuição de Documentos FIATA, nomeadamente o FIATA FBL, documento reconhecido internacionalmente pela Comissão de Créditos e Práticas Bancárias da Câmara de Comércio Internacional, como válido para os contratos que envolvem créditos documentários.

2.1.2 - Actividade transitária:

A actividade transitária é regulada pelo D. Lei n.º 255/99, de 7 de Julho e Lei 5/2013 de 22 de Março. Para o exercício da actividade transitária é necessário que preencham os seguintes requisitos:

- Empresa Titular de Alvará emitido pelo IMT (Instituto de Mobilidade Terrestre);
- Titular de Seguro de responsabilidade civil;

2.1.3 - Missão, Visão e Valores

O comércio hoje em dia, num mundo globalizado necessita mais do que meras promessas. Pelo que agora mais do que nunca, necessitam de um parceiro, profissional e eficaz, para ajudar a seguir caminho, crescer e tratar dos produtos.

“O nosso sucesso é o vosso sucesso”, isto pode ser alcançado pela prestação de serviços de alta qualidade, compreendendo as necessidades dos seus clientes e seus requisitos, visando contribuir para a sua total satisfação.

2.1.4 - Objectivos

A JTM, S.A. constituiu-se como uma fusão de conhecimentos, habilidades, profissionalismo, integridade e experiência reconhecida no mercado da Península Ibérica.

Movidos pela excelência nos serviços prestados oferecendo tanto sofisticadas e diversificadas soluções de transporte e manuseamento, para os seus clientes e parceiros mundiais.

O lema é trabalhar “Best in class”, para se tornarem líderes e cobrir toda a rede mundial.

2.2 – Caso de uma importação, via marítima, empresa Inditex

Inditex, é um dos maiores grupos de distribuição de moda do mundo, tem mais de 5.500 lojas em 86 países na Europa, América, Ásia e África. Além de Zara, a maior das suas cadeias de comércio, a Inditex tem sete outros formatos: Pull & Bear, Massimo Dutti, Bershka, Stradivarius, Oysho, Zara Home e Uterqüe.

Fundada em 1975 por Amancio Ortega encontra-se a sua sede no município de Arteixo na província da Corunha na Galiza (Espanha). O seu fundador e presidente é o magnata Amancio Ortega.

- 1 O Agente entra em contacto connosco e envia as facturas comerciais, packing list e Bill of Lading.(ver anexo D4, anexo D5 e anexo D6)
- 2 Entrar em contacto com a companhia marítima, neste caso, Marmedsa, e saber as datas de chegada do navio ao Porto de Barcelona e pedir o aviso de chegada e a confirmação dos dados de despacho (ver anexo D8 e anexo D9)
- 3 Após sabermos as datas de chegada fazemos o Aviso de chegada em Excel e damos uma previsão das datas de carregamento e entregas ao agente no Egipto, todas as semanas temos carga para entregar nos seguintes centros: ZARAGOZA, MECO E ARTEIXO.
- 4 Enviamos para o armazém com quem trabalhamos toda a informação acerca desta mercadoria, (aviso de chegada + packing list + facturas) informamos que o barco tem previsão de chegada ao porto de Barcelona no dia X e agendamos as recolhas para o dia X+1, normalmente agendamos para o dia seguinte para terem tempo de retirar os contentores do porto, procederem com a sua desconsolidação, paletizando toda a mercadoria, separando respectivamente a pertencente a cada centro.
- 5 Preenchemos os ficheiros em Excel para os respectivos centros, e enviamos para eles aprovarem as datas e horas a que podemos entregar as mercadorias.
- 6 Fazemos as garantias personales (ver anexo D7) carimbadas e assinadas e enviamos para a companhia marítima que em seguida nos enviarão os Pórticos (ver anexo D10)..
- 7 Pedimos preços a empresas que façam transportes de Barcelona para os centros e aguardamos pelos respectivos preços
- 8 Enviamos os Pórticos (recebidos pela companhia marítima para o nosso armazém, uma vez que sem estes documentos não podem levantar os contentores no porto.

- 9 Após confirmação das horas pelos centros adjudicamos o transporte ao transportador que oferece os melhores serviços (relação custo/tempo) e aguardamos que nos enviem as matrículas. Enviando de seguida o Excel com a mercadoria que cada camião deve carregar.
- 10 Após recebermos as matrículas enviamos essa informação toda para o armazém, e através desse ficheiro eles sabem qual é a carga que vai ser carregada em cada camião bem como a transportadora e a matrícula de cada um dos camiões.
- 11 Enviamos os ficheiros em Excel para os respectivos centros com os campos nome do transportador e matrícula já preenchidos para quando o camião chegar ao armazém eles poderem autorizar a sua entrada.
- 12 Finalmente aguardamos que o transportador nos envie os P.O.D que são os documentos comprovativos de que a carga foi toda entregue, nas respectivas datas e nas devidas condições e reencaminhamos esses documentos para o nosso agente que á posteriori enviará para o seu cliente para comprovar que tudo foi entregue em conformidade.

Normalmente estes documentos demoram algum tempo a chegar uma vez que só após o camião terminar a rota a que serão emitidos.

Aqui estão todos os procedimentos que devem ser feitos seguindo todos os campos da aplicação:

Devemos começar sempre por criar o processo, como todas as semanas temos contentores para distribuir pelos centros, e muitas vezes uns ainda não tem sido entregues e já temos documentação relativamente a outros, é imprescindível uma grande organização para evitar confusões e problemas pois um pequeno erro pode originar grandes prejuízos e com estes contentores é necessário muito cuidado pois a Inditex é um grande grupo e muitas vezes temos mercadoria urgente e temos de saber organizar muito bem toda a documentação, por forma a enviar correctamente a mercadoria para os centros a que se destinam.

Figura nº 8 – Passo nº1

Processo IMC1400407

Informação Básica | Detalhes | Expedidor/Destinatário | Transporte | Documentação | Gerar Ficheiros | Ficheiros | Facturação | Custos | Seguro

Detalhes

Terminal: ALEXANDRIA
Booking: BORUBSB128AXBA10
Navio: SARA BORCHARD 128
Linha Marítima: MARITIMA Del Mediterraneo S.A.U.
MRN:
Data Adicional: 2014-06-02

Localização

Pais Origem: Egypt
Porto Origem: Alexandria
Local Carga:
Pais Destino: Spain
Porto Destino: Barcelona
Local Descarga:

Horários

ETS	ETA	Local Transbordo	Navio Transbordo
2014-05-29	2014-06-03		

View 1 - 1 of 1

JTM S.A. Sair Aristo GUARDAR 19:44

Fonte: Aplicação JTM

Aqui neste campo é identificado o Incoterm de que se trata este embarque.

Como sabemos os Incoterms são as regras do comércio Internacional e estas facilitam a comunicação entre o comprador e o vendedor.

No caso da inditex o Incoterm é sempre o mesmo.

Figura nº 9 – Passo nº2

Processo IMC1400407

Informação Básica | Detalhes | Expedidor/Destinatário | Transporte | Documentação | Gerar Ficheiros | Ficheiros | Facturação | Custos | Seguro

Data: 2014-06-02
Incoterm: CFR

JTM S.A. Sair Aristo GUARDAR Dados guardados 19:46

Fonte: Aplicação JTM

Quando a carga é consolidada neste campo tem de ser preenchido o Agente no País de origem e o agente no País de destino.

Figura nº 10 – Passo nº3

Fonte: Aplicação JTM

Na MBL colocamos o agente no País de origem e o Agente no país de destino e no campo HBL colocamos o real exportador e o real importador.

De seguida nos campos mais à direita colocamos toda a informação relativamente à carga, nomeadamente a identificação do contentor, selo, volumes e pesos.

Figura nº 11 – Passo nº4

Fonte: Aplicação JTM

Utilizamos este campo para facturar.

Neste caso em específicos os campos de facturação são sempre os mesmos o que varia são a quantidade de contentores que vem em cada embarque e a facturação faz.se com base no número de contentores que chegam. Já temos uma tabela com os valores acordados, embora cada factura dependa sempre do número de contentores.

Figura nº 12 – Passo nº5

Entidade	Tipo Pagamento	Cond. Pagamento	Cond. Entrega	OBS	Marcas	Volumes	Quantidade	Conteudo	Peso Bruto	Cubagem	Peso Taxavel	Tipo Documento
	PP	2 - PAGAMENTO A -	Entrega Livre				2461	TEXTILES	3.35	0.00	0.00	FACT

Codigo	Designacao	Moeda	Valor	Iva	liquido
610 - Frete Marítimo / Sea Freight	BORCHAR CHARGES	EUR	1 324,35	A - Iva Isento	1 324,35
610 - Frete Marítimo / Sea Freight	BARCELONA CHARGES	EUR	2 080,00	A - Iva Isento	2 080,00
510 - Despacho/Customs Clearance	T1 DOCUMENT	EUR	120,00	A - Iva Isento	120,00
301 - Recolha domicilio/Transport	DOOR DELIVERY MECD (1 TR)	EUR	600,00	A - Iva Isento	600,00
			9 164,35		9 164,35

Fonte: Aplicação JTM

Aqui nestes campos abaixo colocamos toda a informação relativamente aos custos que temos com este processo. Normalmente os custos já estão mais ou menos definidos.

Figura nº 13 – Passo nº6

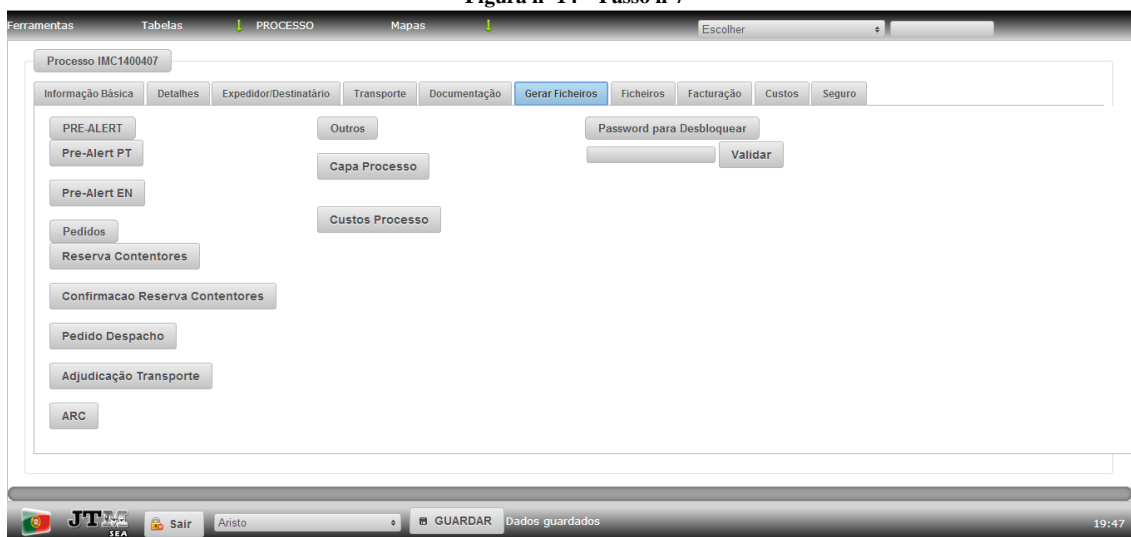
Nº Documento	Data Documento	Entidade Documento	Tipo Documento	Valor c/IVA	Valor s/IVA	Valor c/IVA(EUR)	Valor s/IVA(EUR)	Moeda	Cambio	Taxa de Iva
1410404	2014-06-02		FACT	1.324,35	1.324,35	1.324,35 EUR	1.324,35 EUR	EUR	1,0000	0%
PREVISIONAL			FACT	1.683,00	1.683,00	1.683,00 EUR	1.683,00 EUR	EUR	1,0000	
PREVISIONAL			FACT	500,00	500,00	500,00 EUR	500,00 EUR	EUR	1,0000	
PREVISIONAL			FACT	2.970,00	2.970,00	2.970,00 EUR	2.970,00 EUR	EUR	1,0000	

Fonte: Aplicação JTM

Aqui nesta fase o que mais utilizamos é mesmo a capa do processo para podermos definir uma melhor organização para cada processo.

No final do processo se clicarmos no Botão Custos Processo automaticamente a aplicação faz o cálculo entre o custo e o facturado e o resultado dessa diferença é o nosso lucro.

Figura nº 14 – Passo nº7



Fonte: Aplicação JTM

2.3 – Caso de uma Grupagem, via marítima, Empresa Z.

Foi-nos pedido uma cotação por parte de um agente para um transporte marítimo desde Portugal até Los Angeles nos Estados Unidos,

Cotamos o agente com base na companhia marítima que oferece o melhor serviço na relação custo/tempo.

Posto isto, o agente no destino confirma se podemos avançar ou não, ou sugere também outra companhia mais viável.

Após a adjudicação enviamos todos os detalhes acerca da viagem e pedimos ao agente no destino que nos envie instruções para Bill of Lading;

Contactamos o Consignee cá em Portugal para sabermos quando a que a mercadoria está pronta, se entregam a mercadoria ou somos nós que agendamos o transporte e pedimos que nos envie a factura comercial e o packing list.

Neste caso em específico o consignee entrega a mercadoria e o despacho seria por conta do seu despachante. Informamos qual é o armazém onde tem que entregar a carga e informamos o prazo máximo de entrega.

Posto isto, e sendo o Incoterm FOB a caracterizar este embarque, as únicas despesas que terá que suportar cá em Portugal seriam as despesas na origem.

O agente no destino suportava todas as outras despesas relacionadas com o frete.

Enviamos elementos para DME neste caso (factura e packing list) para quando a carga der entrada no armazém recebermos este documento por parte da companhia para avançar com o pedido de despacho.

Assim que a carga der entrada e a companhia nos envie a DME enviamos para o despachante para ele fazer o despacho juntamente com a factura comercial. E facultamos todas as informações acerca da viagem, nomeadamente:

Vessel

ETS Sines

ETA New York, NY

ETA Los Angeles

Contentor nr.

Neste caso em particular a mercadoria sai aqui do Porto via Camião até Lisboa e depois vai via rail até Sines e é importante informar o despachante acerca disto.

Seguidamente procedemos com o envio do despacho aduaneiro para a companhia marítima e enviamos também as nossas instruções para BL para que possam enviar o BL para aprovação.

Como esta mercadoria se direcciona para os EUA é necessário fazer um documento extra cujo nome é ISF (Importer Security Filing).

Customs and Border Protection (CBP) anunciou esta regra em 2008, que tem como funções requer informações sobre a carga a ser transmitido pelo menos 24 horas antes de as mercadorias saírem do porto de origem para os EUA. Esta regra está em conformidade com a secção 203 da Lei SAFE Port Act, e exige que os importadores forneçam 10 elementos de dados para o CBP, bem como a transportadora para fornecer

dois elementos de dados adicionais. O objectivo deste regulamento é permitir ao CBP reconhecer remessas de alto risco com antecedência deles chegando nas fronteiras dos Estados Unidos.)

De seguida podemos observar na figura nº17 um exemplo de um ISF documento com toda a informação necessária para o seu preenchimento.

Figura nº 15– ISF documento

Importer Security Filing Template

Master Bill of Lading <input type="text"/> Master Bill of Lading <input type="text"/> Master Bill of Lading <input type="text"/>	Master Bill of Lading House Bill #: <input type="text"/> House Bill #: <input type="text"/>	Cont. #'s* <input type="text"/> Cont. #'s* <input type="text"/> Cont. #'s* <input type="text"/>																									
Importer of Record Importer Name: <input type="text"/> Importer Address: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Manufacturer: Manufacturer Name: <input type="text"/> Manufacturer Address: <input type="text"/> <input type="text"/> Manufacturer ID #: <input type="text"/>	Ship to Party: Ship to Party Name: <input type="text"/> Ship to Party Address: <input type="text"/> <input type="text"/> Ship to Party Desc: <input type="text"/> <small>Name and address of the first deliver to party scheduled to physically receive the goods after the goods have been released from customs</small>	Consignee: Consignee Name: <input type="text"/> Consignee Address: <input type="text"/> <input type="text"/> Consignee #: <input type="text"/>																								
Seller (provide either): Seller Name: <input type="text"/> Seller Address: <input type="text"/> <input type="text"/> Seller DUNS #: <input type="text"/>	Staffing Location: Staffing Date: <input type="text"/> Staffing Name: <input type="text"/> Staffing Address: <input type="text"/> <input type="text"/>	SUMMARY OF PO #'S <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table>																									
Buyer (provide either): Buyer Name: <input type="text"/> Buyer Address: <input type="text"/> <input type="text"/> Buyer DUNS #: <input type="text"/>	Consolidator (provide either): Consolidator Name: <input type="text"/> Consolidator Address: <input type="text"/> <input type="text"/> Consolidator DUNS #: <input type="text"/>	3rd Manufacturer: Manufacturer Name: <input type="text"/> Manufacturer Address: <input type="text"/> <input type="text"/> Manufacturer ID #: <input type="text"/>	3rd Staffing Location: Staffing Name: <input type="text"/> Staffing Address: <input type="text"/> <input type="text"/>																								
2nd Manufacturer: Manufacturer Name: <input type="text"/> Manufacturer Address: <input type="text"/> <input type="text"/> Manufacturer ID #: <input type="text"/>	2nd Staffing Location: Staffing Name: <input type="text"/> Staffing Address: <input type="text"/> <input type="text"/>																										

LI Part / SKU Number	Manufacturer Name	COO	HTS# (6-10 digit)	Detailed Description	COMM. INV #	PO # *	ECTNS	QTY *	UOM *
1									
2									
3									
4									
5									
6									

*Optional Field
 **REMARKS: The manufacturer (or supplier), country of origin, and unique commodity HTSUS number must be linked to one another at the line item level.
 ***REMARKS: The details of ISF files have been attached in another tab sheet. Plz input the above data accordingly.
 ISF FORM MUST BE SUBMITTED TO ALEX WHEELS UP TO 96 HOURS PRIOR TO VESSEL LOADING.

Assim que a companhia nos faculte o Bill of Lading para aprovação enviamos o Pré-alerta para o agente e para o cliente com os documentos abaixo transcritos e pedimos a confirmação a todos os documentos.

Agente:

- Factura comercial
- House Bill of Lading
- Master Bill of Lading
- Nota de débito
- ISF document

Cliente:

- Factura comercial
- House Bill of Lading
- Despacho
- Nota de débito
- ISF

De seguida apresento a nossa aplicação onde registamos cada operação que fazemos:

Colocamos toda a informação acerca do Porto de origem e de destino, o número do booking, o navio, a data de partida do navio (ETS) e a data de chegada ao destino (ETA) (dados fornecidos pela companhia marítima). Quando tivermos o numero do despacho colocamo-lo no (MRN)

Figura nº 16 – Passo nº1

ETS	ETA	Local Transbordo	Navio Transbordo
2014-05-15	2014-05-26	New York	
2014-05-26	2014-05-06		

Fonte: Aplicação JTM

De seguida colocamos a que Incoterm se refere esta expedição:

Figura nº 17 – Passo nº2

Data: 2014-05-08
Incoterm: FOB

Fonte: Aplicação JTM

De seguida colocamos toda a informação referente ao real exportador e o real importador.

Figura nº 18 – Passo nº3

Processo EMG1400331

Informação Básica Detalhes **Expedidor/Destinatário** Transporte Documentação Gerar Ficheiros Ficheiros Facturação Custos Seguro

Shipper

Shipper: 1137
Name: [redacted]
Adress: RUA QUINTA DA GOJA, Nº 75 - FROSSOS
Postal Code - City: 4700-155 - Braga
Country: Portugal

Agent

Agent: 0
Name: [redacted]
Adress: [redacted]
Postal Code - City: [redacted]
Country: [redacted]

Consignee

Consignee: 1141
Name: [redacted]
Adress: C/O WEBER LOGISTICS, 13265 VALLEY BOULEVARD
Postal Code - City: 92335 - Los Angeles
Country: United States

Notifier

Notifier: 1141
Name: [redacted]
Adress: C/O WEBER LOGISTICS, 13265 VALLEY BOULEVARD
Postal Code - City: 92335 - Los Angeles
Country: United States

Sair Aristo 13:41

Fonte: Aplicação JTM

Nos casos em que o transporte depende de nós preenchemos estes dados.

Figura nº 19 – Passo nº4

Processo EMG1400331

Informação Básica Detalhes Expedidor/Destinatário **Transporte** Documentação Gerar Ficheiros Ficheiros Facturação Custos Seguro

Onde Carrega

Local de Carga: 0
Nome: [redacted]
Morada: [redacted]
Código Postal - Cidade: [redacted]
País: [redacted]

Quem Carrega

Transportador: 0
Nome: [redacted]
Morada: [redacted]
Código Postal - Cidade: [redacted]
País: [redacted]

Recolha

Data/Hora Recolha: [redacted]
Local Recolha: [redacted]

Entrega

Data/Hora Entrega: [redacted]
Local Entrega: [redacted]

Outras Informações

Preço Transporte: 0.00
Obs: [redacted]

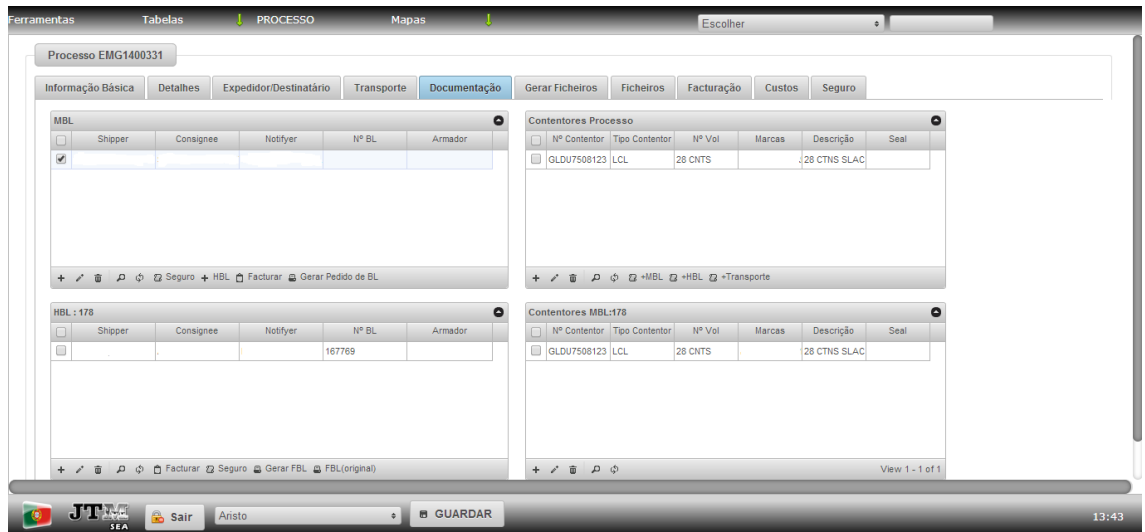
Sair Aristo 13:43

Fonte: Aplicação JTM

De seguida preenchemos toda a informação relativamente a este embarque, é aqui que se preenche os dados relativamente ao BI (após estes dados preenchidos

enviamos as instruções para BL.) e logo abaixo preenchemos todas as informações referentes á HBL.

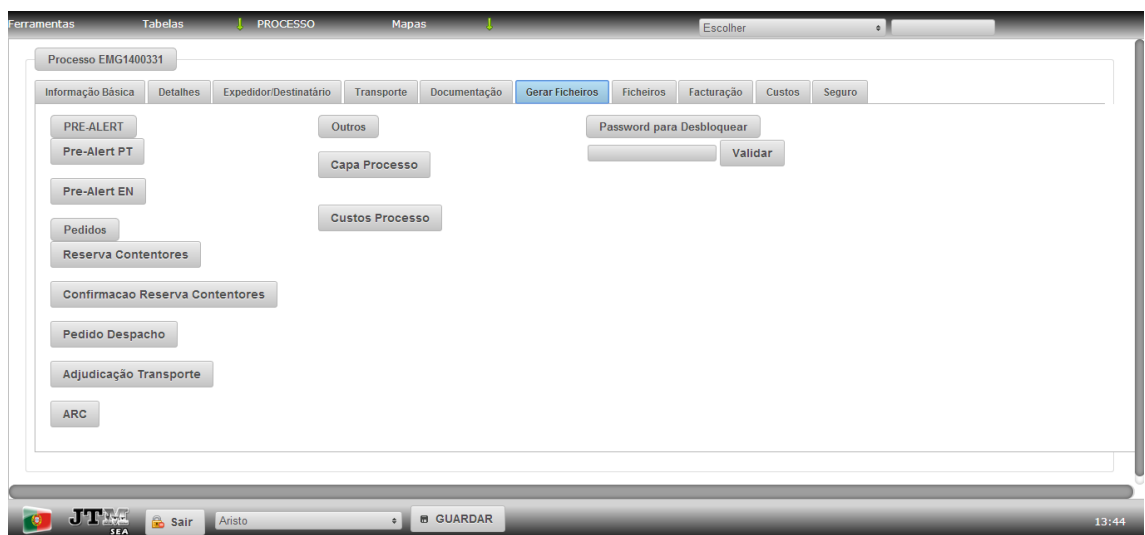
Figura nº 20 – Passo nº5



Fonte: Aplicação JTM

É aqui nesta fase que após todas as informações para trás preenchidas podemos gerar automaticamente os seguintes itens.

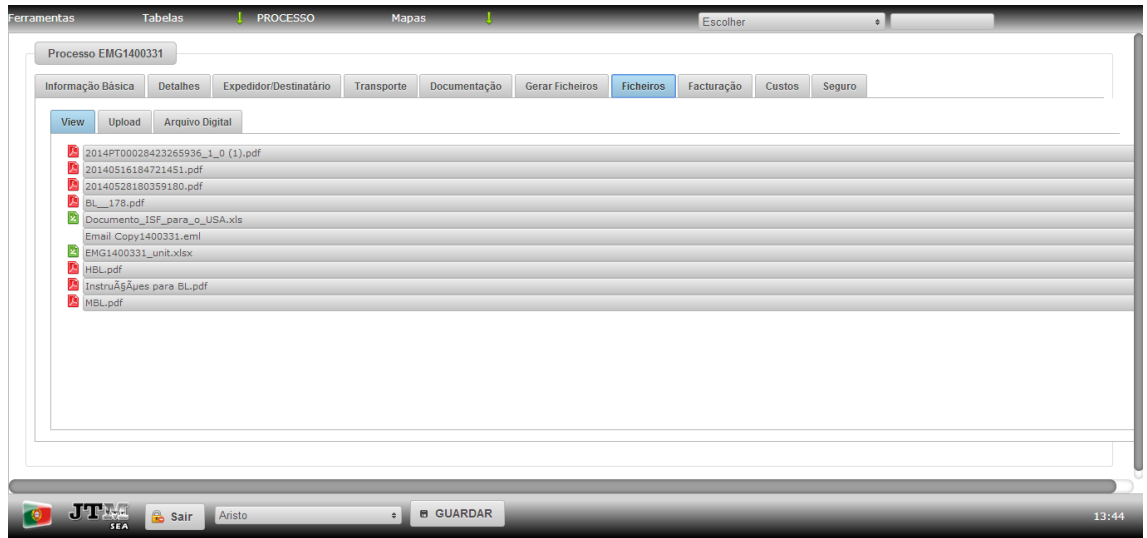
Figura nº 21 – Passo nº6



Fonte: Aplicação JTM

Aqui encontram-se todos os ficheiros relacionados com este processo.

Figura nº 22 – Passo nº7



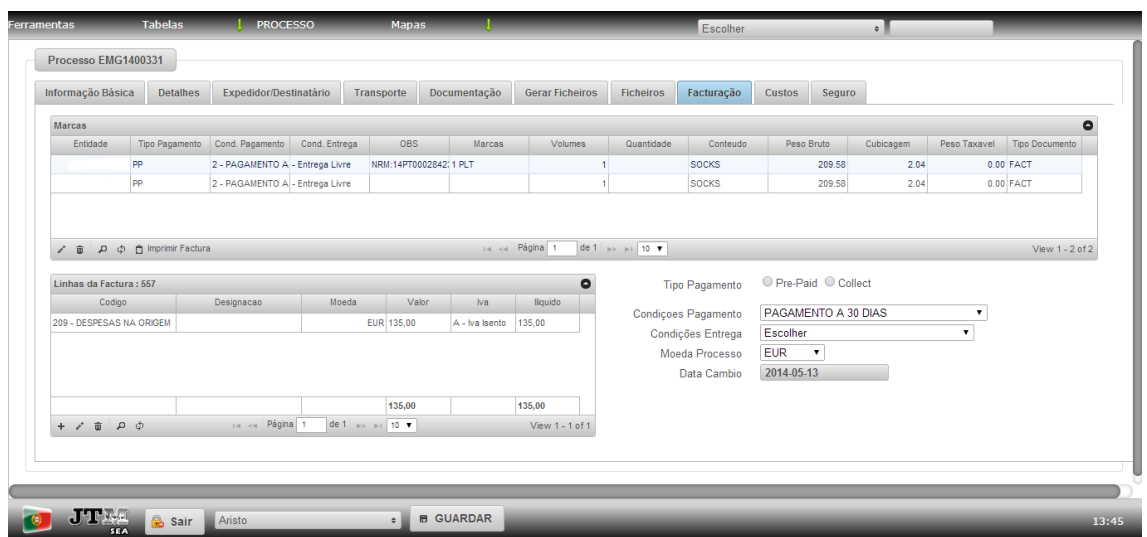
Fonte: Aplicação JTM

Aqui esta área refere-se á facturação, é aqui que geramos factura.

Neste caso em particular foram feitas 2 facturas, uma ao agente e outra ao fornecedor.

Aqui podemos observar a factura no montante de 135€ ao fornecedor.

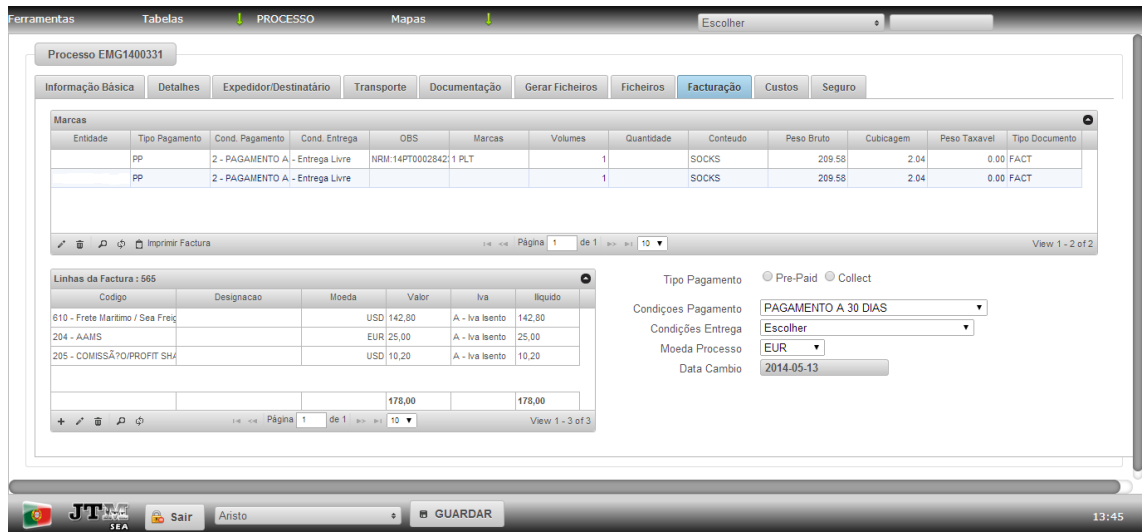
Figura nº 23 – Passo nº8



Fonte: Aplicação JTM

Nesta imagem abaixo facturamos ao agente o frete, a taxa de AMS e o nosso profit.

Figura nº 24 – Passo nº9

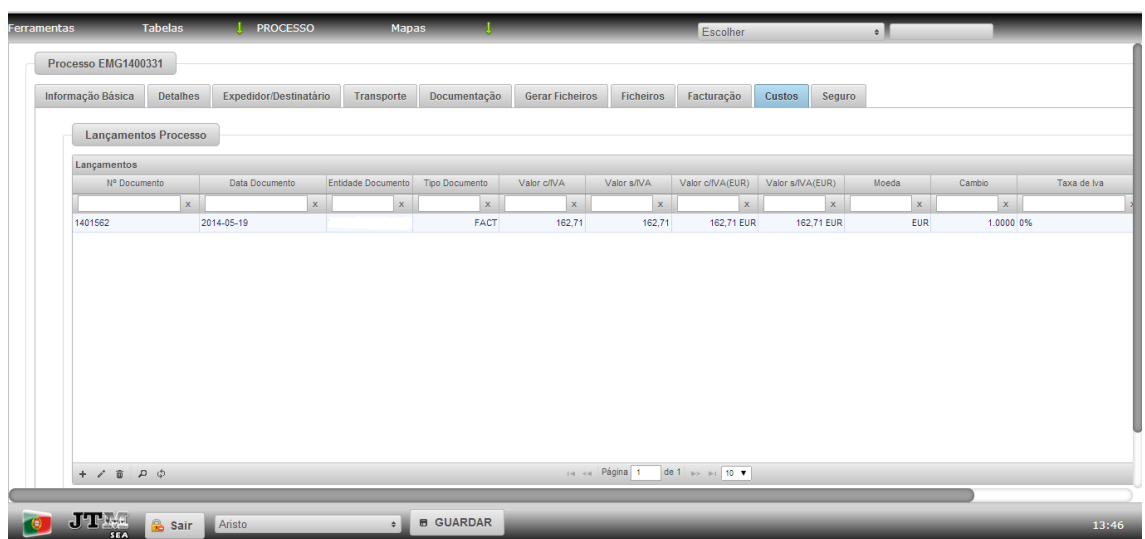


Fonte: Aplicação JTM

Aqui estão incluídos todos os custos.

Com este processo apenas tivemos o custo da companhia mas em muitos outros casos temos custos como por exemplo com o despacho, com a recolha etc.

Figura nº 25 – Passo nº10

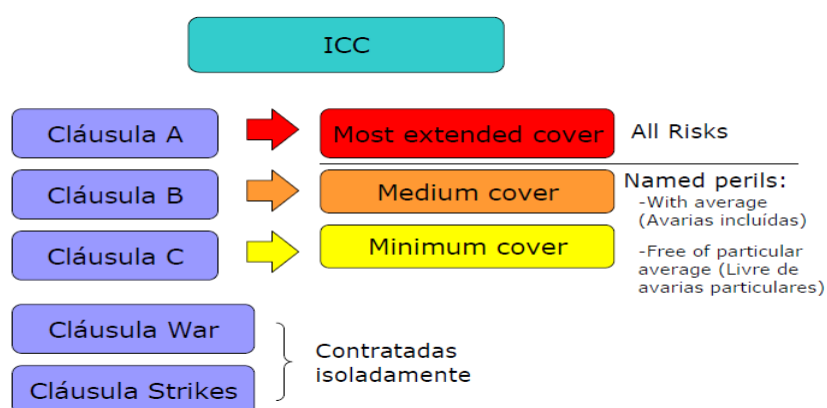


Fonte: Aplicação JTM

Nesta secção preenchemos os dados relativamente ao seguro, caso o agente ou o fornecedor assim o solicite.

No caso da compra e venda segundo o Incoterm CIF - o seguro é realizado pelo vendedor, que paga o prémio respectivo, depois entrega ao comprador a apólice de seguro e outros documentos que o integram e tem de estar de acordo com a cobertura mínima estabelecida pelas ICC (cláusula C) que pode ser reforçada a pedido do comprador. Normalmente a cláusula de seguro mais utilizada é a cláusula A que cobre todos os riscos.

Figura nº 26 – cláusula de seguro

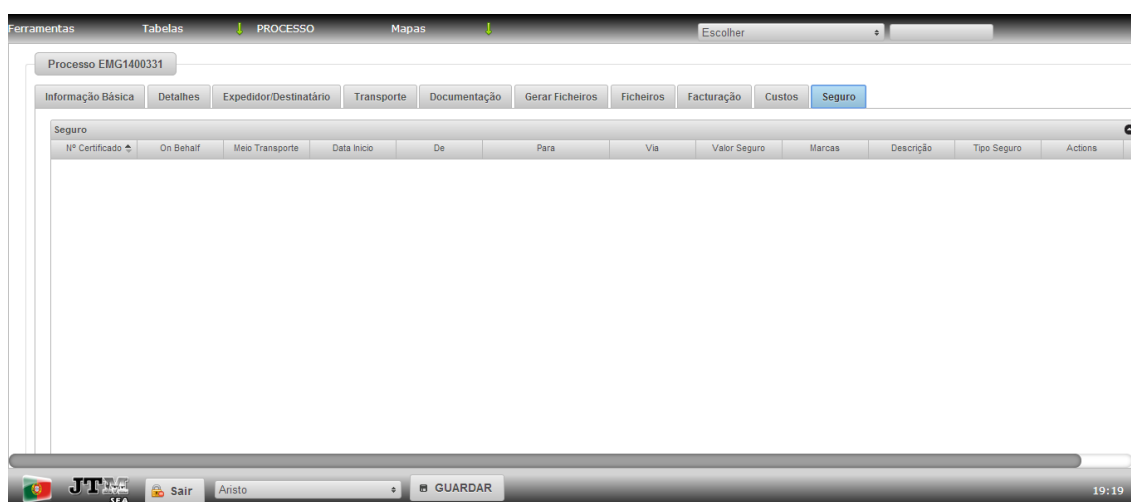


Fonte: Apontamentos retirados de formações JTM

A duração do seguro deve produzir efeitos desde o início do transporte do armazém do vendedor, ou seja da data da recolha até que as mercadorias cheguem ao porto/armazém do comprador (door-to-door) O seguro deve cobrir o valor da factura comercial mais 10% (lucros esperados – art.º 601º do CCom) e deve ser feito na mesma moeda.

Neste caso em particular não foi solicitado seguro daí não estar preenchidos estes campos.

Figura nº 27 – Passo nº11



Fonte: Aplicação JTM

2.4. Exportação Aérea para Luanda Empresa Y:

A empresa Y é uma empresa de referência a nível Mundial principalmente nos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa.

Actualmente, faz carga aérea semanal, movimentando, mensalmente, cerca de 18 toneladas de alimentos frescos e altamente perecíveis, tendo desenvolvido nesta área uma “expertise” de elevada eficiência.

A empresa Y tem articulados com os seus fornecedores que, durante os dias de 5ª, 6ª feira da semana anterior e 2ª feira de manhã (Bimbo) e fruta de tarde, enviar-nos-ão PL's para que nos façamos chegar as mesmas, para que o n/ Despachante as possa ir classificando.

A entrega das encomendas em armazém é feita à 2ª feira de manhã, sendo que o fornecedor da fruta entrega até às 14h30. Durante a manhã toda a carga estará a ser consolidada, com excepção dos produtos Danone e da fruta, que poderá ir em palete própria, devido ao peso.

Assim que se recepcione a fruta, o nosso armazém informa o número de paletes utilizadas e o peso bruto total.

A empresa Y é informada do peso bruto total e de outras informações relevantes, para que possa proceder à finalização de toda a documentação, enviando, em 1º lugar a factura, para que o nosso armazém possa proceder com a emissão da DME.

Enviamos a carta de porte (AWB) (ver anexo D1), DME, factura comercial, packing list definitivos e as declarações e certificados necessários para o nosso despachante avançar com o despacho.

Assim que temos o despacho (ver anexo D2) enviamos imediatamente para o nosso armazém para que o n/ carro possa sair, o mais brevemente possível, para o aeroporto.

No final do dia de 2ª feira, a empresa Y enviar-nos-á 2 originais e 1 duplicado da factura e 2 vias das PL's definitivas, devidamente carimbadas e assinadas.

Também está articulado com os fornecedores de que os certificados originais são entregues juntos com as encomendas, pelo que os mesmos serão enviados juntamente com a carta de porte, para que o cliente consiga desalfandegar a carga, aquando da sua chegada ao aeroporto.

Juntamente com a carta de porte será também enviada uma factura original, carimbada e assinada, relativa à carga da semana anterior.

Neste processo, é usual termos de enviar produtos ao abrigo dos 5% (perecíveis ou não perecíveis).

Preparação da carga:

1. Logo que a carga chegue às instalações da Trucking, a mesma deverá ser pesada, cubicada e confirmado o número de volumes, conforme a packing list enviada previamente pela empresa Y;
2. A carga deve de ser fotografada à entrada do armazém e, caso exista alguma anomalia, esta deve de ser comunicada, de imediato, à empresa Y;
3. Na guia de entrada deverá constar o peso da mercadoria, aquando da recepção da mesma;

4. À medida que a carga for dando entrada no armazém, pode dar-se início à consolidação da mesma:
- a) Identificar o número da palete;
 - b) Identificar os fornecedores por palete;
 - c) Colocar os produtos mais pesados em baixo e os mais leves em cima;
 - d) Tirar fotos à palete;
 - e) Filmar com a película preta;
 - f) Cintar com fita JTM;
 - g) Pesar e cubicar;
 - h) Colocar etiquetas (número da palete, exportador e importador da mercadoria).
5. O peso bruto total e nº de paletes deverá de ser comunicado à JTM para que a mesma faça chegar à empresa Y essa informação.

Documentação:

1. A informação do peso bruto total, nº de paletes e nº de paletas deve de ser comunicada à empresa Y, logo que possível, para procedermos à emissão da fatura;
2. Os pré-alertas, além da carta de porte, factura e certificados, deverão incluir também as declarações dos fornecedores, enviadas pela empresa Y;
3. Os pré-alertas deverão ser enviados o mais cedo possível, para que o despachante, em Angola, possa ir avançando com o processo.
4. Deveremos proceder com a emissão do seguro de mercadorias (cláusula A) uma vez que se trata de mercadorias de elevado valor comercial (ver anexo D3).

2.5. Importação Aérea para Portugal de cigarros electrónicos da Empresa XPTO

Os cigarros electrónicos estão na moda e vieram para ficar, a prova é a quantidade de postos de venda na rua que abrem todos os dias, a quantidade de

publicidade e o número de pessoas que substituíram o cigarro tradicional por esta nova evolução.

Destinados a mudar o hábito de fumar, podendo reduzir o consumo de nicotina, uma vez que os líquidos podem ter vários teores de nicotina, embora os seus efeitos a longo prazo na saúde pública ainda não sejam conhecidos.

Segundo um estudo publicado a 17 Junho de 2014 pela Agência Lusa⁷, entre os fumadores, o cigarro electrónico é mais utilizado por jovens entre os 15 e os 24 anos e entre os que têm hábitos tabágicos mais frequentes

Quase 30 milhões de europeus experimentaram cigarros electrónicos em 2012, sendo que a maioria tinha entre 15 e 24 anos, fumava tabaco tradicional regularmente e já tinha tentado deixar o vício.

O cigarro electrónico apenas vaporiza a substância contida no atomizador, expelindo vapor de água que imita o fumo do cigarro tradicional, obtendo o mesmo resultado como se estivesse a fumar um cigarro convencional.⁸

⁷ Ver em <http://www.ionline.pt/artigos/mundo/cigarros-electronicos-mais-usados-jovens-fumadores-regulares>

⁸ Ver <http://www.fuum.pt/o-cigarro-eletronico-explorer/>

Figura nº 28 – composição cigarro electrónico



Fonte: <http://www.fuum.pt/o-cigarro-eletronico-explorer/>

De seguida apresento o caso em que foi feito um pedido preço por parte de um cliente para uma importação de cigarros electrónicos vindo de Hong Kong para o Porto, cerca de 6 toneladas de líquidos e baterias para cigarros electrónicos

Foi pedido cotação a vários agentes pertencentes ao WCA MEMBERS como podem verificar de seguida um exemplo do enviado:

“Dear Colleague,

We received a new air rate request :

Terms: FCA – shipper pay all local charges

Cargo details: 378 pieces –with 15.91 cbm– total G.W. 6000 kg

Pick Up Address: Siu Lek Yuen Shatin, New Territories, Hong Kong

Airport of discharge: OPO

Please inform:

1. Airline;
2. Time transit;

Please provide your best rates!”

Recebemos cotação do agente para o pedido acima transcrito:

“Dear Cristina

Already checked with shipper, shipment around +6000K

We will have better cost for u ship out from PEK.

N/net cost A/F:usd2.85/k all in by KL,SZX-PEK-AMS-OPO,4DAYS +6000K

EXW local

H/C:usd50/bl

Customs:usd580/bl

AWB:usd13/bl

DOc:usd10/bl

P/U:usd130/bl(SZX limited)

Trucking to PEK:usd0.35/k

Make docs for E-cigarette:usd120/bl

Any further information pls feel free to let us know.”

Foi cotado e cliente com base num agente em Hong Kong que nos apresentou o melhor preço para as despesas desde as instalações do fornecedor até ao aeroporto do Porto e conseguimos com que nos adjudicasse o serviço.

Passos:

- 1 Adjudicamos o serviço ao agente.

“Dear

Please go ahead and proceed with pick up.

Make the booking and send to us all the details about this shipment.

Best Regards,”

- 2 Aguardamos que nos envie toda a informação e informamos o importador dos detalhes de embarque.

- 3 Enviamos o pré alerta (AWB, factura comercial e packing list) para o despachante e informamos data prevista de chegada da mercadoria, neste caso, ao aeroporto do Porto.

“Boa tarde,

Temos uma importação que chegará cá ao aeroporto do Porto amanhã.

Venho por este meio solicitar o despacho, cuja documentação segue em anexo.

Obrigada.

Cumprimentos,”

- 4 Quando a carga chega ao aeroporto do Porto pedimos aos nossos colegas do aeroporto que levantem a documentação nos enviem por correio electrónico e entreguem os originais ao despachante X.

“Bom dia Sr....,

Temos uma importação que chegou hoje ao aeroporto do Porto, por favor levantem os respectivos documentos.

AWB # 403-0000 0000

Obrigada.”

- 5 Após termos recebido documentos enviamos para o despachante para poder avançar com o despacho.

“Boa tarde,

Envio em anexo documentos da carga que chegou hoje cá ao aeroporto do Porto.

Avancem com o despacho por favor.

Obrigada.”

- 6 Assim que nos indicam que o despacho está pronto enviamos para o cliente e informamos que a carga está pronta a ser entregue e procedemos com a entrega da mercadoria.

“ Sr. ...

Informo que a mercadoria está desalfandegada.

Em anexo documentação

Confirme por favor que podemos agendar a entrega da mercadoria para hoje (21/05/2014 pelas 17h30 nas vossas instalações.

Fico a aguardar por uma resposta da sua parte.

Com os melhores cumprimentos,”

7 Após confirmação que é possível agendamos a entrega com a transportadora.

“Boa tarde Sr...

Venho por este meio pedir o seguinte transporte:

Transportador: X

Onde Carrega: AEROPORTO DO PORTO

Detalhes Mercadoria:

378 pieces –with 15.91 cbm

6000 KGS

Local Entrega: Data e Hora Entrega: 21/05 pelas 17H30

4250-058 PORTO PORTUGAL

Preço acordado: Eur € (Por favor confirme.)

Cumprimentos,”

2.6. Pedidos de cotação relativamente a uma carga Aérea vinda da Tailândia para Portugal da Empresa ABA:

Recebemos um pedido de cotação por parte de um agente WCA MEMBERS conforme podemos ver abaixo.

Dear

Please kindly offer air freight rate as below.

TERM; DDU

Commodity: Wire Cable

Volume: 1 pallet

Gross weight: 1 tons

Dimension: 100x100x85 cm

POL/POD: BKK TO PORTO

DELIVERY:

4470-263 MAIA, PORTUGAL

For more information, please let us know.

Best regards,

Cotamos o agente com base nas nossas melhores tarifas:

Dear

Please consider:

Terminal charges: 0,20€/kg

Document validation: 50€

Customs clearance: _ 135€ (vat included)

Handling charges: 0.08/kg

Door delivery: 70€ (vat included)

Best Regards,

Cristina Gomes

Phone +351 229

Email ____@jtmsa.com

Skype



O agente com base na cotação enviada adjudicou o serviço. A partir do momento que o serviço é adjudicado passará de seguida a parte operacional a dar continuidade ao processo.

Dear Cristina,

Please kindly confirm your best rate again.

Gross weight : 520 kg

Dimension : 100x100x55 cm

MAWB no. : 020-6985

HAWB no. : DA14-00

FLIGHT : LH773/30-May

ETD – BKK : 12.10 hrs (EX BKK – FRA) / ETD – FRA : 18.45 hrs

Connecting FLIGHT : LH1176/31-May

ETD – FRA : 09.00 hrs (FROM FRA - OPO) / ETD – OPO : 10.40 hrs***Best regards,

Please adv your full company name and address to show in AWB by return.

Thank you.

2.7. Exemplo de um pedido de cotações agora por parte de um cliente Português

Bom dia

Venho por este meio pedir cotação para uma importação vinda da korea. É ex-works.

Dados da mercadoria:

8cartons,1.6cbm ,421kg

Dados do fornecedor na fatura em anexo.

Obg

Cumprimentos

Como se trata de uma importação o processo irá repetir-se, como no exemplo anterior, temos que pedir cotações aos agente, usamos sempre o WCA members como motor de busca de novos agente, e pedimos cotação do modo que se segue:

Dear all,

Please send me your best rates for this shipment:

Commodity: Textiles

Incoterm: EXW

Airport of destination: OPO

Gross weight:421 kg

8 ctns with 1.6 cbm

Address :

_____, DANWON-GU,
ANSAN-SI, GYUNGGI-DO,
KOREA

Please inform:

Transit time,

Validity;

Airline

Bets Regards

Cristina Gomes



Recebemos cotação do agente, a cotação a baixo foi o melhor preço que recebemos.

Dear Cristina,

Well received.

Here is net/net buying rate ICN to OPO(kgs/usd)(validity 30Jun)

DEST	A/L	+300	+500	FUEL	CGC FEE
OPO	AF	2.10	2.10	1.04	3.45/shipment
OPO	5X	2.05	1.95	1.10	X
OPO	TP	4.05	4.05	X	X

AF ; ICN / CDG / OPO T/T 3~5DAYS

5X: DIRECT FLIGHT

TP : ICN / FRA or DXB / LIS / OPO T/T 4~7DAYS

Local charge

Airport handling charge : \$30.00/shipment

Airport terminal charge : min\$25.00 or \$0.03/kgs

Customs clearance fee : min\$15.00 or invoice value x 0.0015

Pick up charge : about 1ton \$80.00

Please check it and reply to us.

Thank you
B.rdgs

Baseados na cotação acima dada pelo agente mais as despesas que terá que suportar cá, Oporto, com a chegada da carga como exemplo o despacho aduaneiro, despesas de validação, o transporte etc., cotamos o cliente.

Bom dia,

Por favor considere

Frete aéreo door/door – €


Exclui:

- despesas de armazenagem (se necessário)
- despesas de verificação aduaneira (se necessário)
- seguro de mercadorias

Melhores cumprimentos,

Cristina Gomes

Phone +351 229

JTM 
Transitários

Ficamos a aguardar que nos adjudique pois a nossa dedicação e esforço é com o objectivo de ver os clientes satisfeitos com os nossos preços e nos adjudiquem os seus serviços.

Bom dia

Venho por este meio adjudicar a proposta enviada.

A mercadoria está pronta a ser recolhida. Por favor tratem desta importação.

Por favor diga-me quem é o vosso agente.

Obg

Cumprimentos

2.8. Pedidos de Cotações relativamente a uma Exportação aérea de mercadoria para Toronto da Empresa ABC:

Aqui fica um exemplo de um pedido de cotação por parte de um cliente cá em Portugal:

Boa tarde.

Exma senhora Cristina

Por favor **INFORMAR O VOSSO MELHOR PREÇO** para ser entregue dia **21.08.2014**.

Agradecemos que nos envie por favor vosso melhor preço para o envio com as características abaixo mencionado .

Facturação e entrega:

TORONTO ON M8Z 5W2
CANADA

As medidas são:

- A. 47 Caixas com 50 cm x 40 cm x 30 cm
- B. Peso bruto: 360 kg

E. PRODUCT TYPE: SOCKS

Por favor enviar os valores das despesas inerentes sabendo que esta mercadoria é para ser expedido com as seguintes características:

incoterms DAP/PORTO POR AVIÃO

O processo de alfandega é com o nosso despachante

Como este cliente quer serviço DAP temos de pedir custos a vários agente, neste caso em Toronto e depois cotamos com base no agente que nos de melhores condições.

Enviar	De ▾	cristinag@jtmsa.com
	Para...	
	Cc...	- JTM SA
Assunto:		RE: **URGENT - DAP AIR RATES REQUEST OPO/YYZ

Dear Colleague,

Could you please provide **DAP** charges for this shipment:

INCOTERM: DAP

Commodity: Socks

Cargo details: 47 boxes with 50 cm x 40 cm x 30 cm

Gross Weight: 360Kgs


DELIVERY ADDRESS: TORONTO ON M8Z 5W2
CANADA

Airport of discharge: YYZ

Best Regards,

Cristina Gomes

Phone +351 229
Mobile +351 910
Email _____

JTM
Transitários 

Depois de termos valores por parte dos agentes avançamos e cotamos o cliente, incluindo claro, o valor do frete e as despesas no destino.



Proposta: 01055
Origem: Oporto, Lisbon
Destino: Toronto
Data: 13/08/2014
Peso bruto: 360 kgs
Peso taxável: 470 kgs

Empresa: Join The Moment Forwarding
Agente: Cristina Gomes
Telefone: +351 229998000
Email: cgomes@jtmsa.com

Canada

Validade: 31/08/2014
Data de envio: 13/08/2014
Cond. pagamento: 30 dias da data da factura
Inco term: DAP
Tipo Merc.: carga geral

Cliente:
Pessoa de Contacto:
Telefone:

Tarifas Aéreas

Produto	Origem	Destino	Total	Moeda
General	LIS	YYZ	1156.60	EUR

Volumes e pesos

Montante	Peso	Comprimento	Largura	Altura
47	7.65967 kgs	50 cms	40 cms	30 cms

Peso bruto: 360 Kgs
Peso volumétrico: 470 Kgs
Peso taxável: 470 Kgs

Volume: 2.82 cbms
Nº Volumes: 47

Observações

Relação Peso / Volume: 1 Ton = 6m3

Condições de Pagamento:

- Conforme Acordo

Condições de Transporte:

- Esta proposta exclui: Recolha, despacho de exportação, seguro da mercadoria, iva e direitos no destino
- Qualquer embalagem ou palete de madeira tem que estar fumigada.

As mercadorias estão sujeitas a riscos durante a viagem e operações de carga, descarga ou armazenagem - SEGURE AS SUAS CARGAS = Consulte-nos

Mais informamos que os serviços prestados pela JTM são de acordo com as Condições Gerais de Prestação de Serviços pelas Empresas Transitárias, aprovadas pela APAT, em 22 de Outubro de 2000. (consulte o nosso site www.jtmforwarding.com)

CONTRIBUTO PARA A EMPRESA:

Acredito ter contribuído ao longo destes meses positivamente para a empresa, para além de ser responsável, pontual e assídua desde sempre aceitei com humildade todos os desafios que me foram propostos empenhando-me sempre em estudar e encontrar as soluções que melhor respondam á exigência de cada serviço adaptadas às diversas necessidades dos nossos clientes.

Acreditando nas minhas capacidades e o facto de conhecer outras culturas e dominar idiomas como é o caso do Inglês e do Espanhol, desenvolvi livremente ao longo destes seis meses um ficheiro que permite ajudar e facilitar a vida de um comercial quando tiver que dar cotações.

Neste caso quando alguém solicitar cotação por exemplo para o Porto de New York, consultamos este ficheiro, e ficamos a saber quais as companhias marítimas que escalam e as que não fazem esse destino.

Por forma a facilitar a pesquisa e o contacto com as diversas companhias marítimas em Espanha desenvolvi um outro ficheiro com todos os contactos telefónicos e emails das companhias espanholas para que torna-se mais fácil e rápida a troca de emails e a comunicação.

CONCLUSÃO

O estágio realizado na Join the Moment Transitários S.A. atendeu a todas as minhas expectativas no que diz respeito à diversidade de procedimentos que esta área oferece.

No decorrer destes seis meses foram realizadas muitas actividades no âmbito comercial e operacional no que se refere ao transporte marítimo e aéreo, que contribuíram para o meu desenvolvimento académico e profissional.

Tenho plena consciência que os desafios que me foram postos tiveram fundamental contribuição para a consolidação do meu conhecimento, permitindo assim com que eu reflectisse sobre os problemas e analisasse as diferentes situações sempre com o objectivo de encontrar a melhor maneira de conduzi-las ao sucesso.

A globalização criou o conceito do mundo sem fronteiras, e é extremamente enriquecedor poder comunicar e colaborar com uma vasta rede de agentes a nível mundial, com traços culturais, formas de negociação, tradições, e costumes característicos e próprios de cada um, é fascinante poder gerir, desenvolver e coordenar todo um embarques com todas estas diversidades culturais.

A equipa com quem tiver a oportunidade de partilhar estes seis meses teve uma importância fundamental no meu aprendizado, porque ao mesmo tempo em que me davam autonomia para resolver problemas e tomar decisões, se colocavam a disposição para auxiliar nas dificuldades.

Os modos de transporte internacionais são baseados em acordos e convenções internacionais e a necessidade de transporte mundial é uma procura de serviços derivada do desenvolvimento e crescimento da economia global.

Para finalizar o transporte feito por via marítima é tido como o mais importante meio de transportes de toda a humanidade, para além de ser o mais antigo que existe, cerca de 90% das exportações e importações fazem-se por esta via, devido sobretudo ao

facto de ser um meio de transporte económico, comparativamente ao transporte aéreo que é bastante mais caro.

Por outro lado o transporte aéreo é o mais seguro e comodo comparado com os restantes meios de transporte permitindo percorrer longas distâncias num curto espaço de tempo. É ideal e apropriado para mercadorias que não podem perder tempo na entrega como é o caso dos medicamentos e dos perecíveis.

Finalmente concluimos que as organizações têm cada vez mais exigência no envio das suas cargas, procuram cada vez mais, modos de transporte seguros, com base no tempo de trânsito, valor comercial, segurança, urgência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BASSO, Maristela. Contratos internacionais do Comércio: negociação, conclusão, prática. 2 ed., Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998.
- MINERVINI, Nicola. O Exportador. 3 ed., São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2001
- GARCIA, Luiz Martins. Exportar: rotinas e procedimentos, incentivos e formação de preços. 7 ed., São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- YONEKURA, Sandra Yuri. O contrato internacional. Jus Navigandi, Teresina, ano 8, n. 146, 29 nov. 2003.
- GARCEZ, José Maria Rossani; Contratos internacionais Comerciais: Planejamento, Negociação, Solução de Conflitos, Cláusulas Especiais, Convenções Internacionais. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 1994.
- Ludovico Nelson. Logística de transportes Internacionais , SÉRIE COMÉRCIO EXTERIOR V.3, 2009.
- MELO, Jairo Silva. Contratos internacionais e cláusula hard ship. São Paulo: Aduaneiras, 1999, p. 11.
- BAPTISTA, Luís Olavo, e RIOS, Anibal Sierralta, Aspectos Jurídicos del Comercio Internacional, São Paulo IDRI, 1993.
- http://www.imarpor.pt/informacao_tecnica/estatisticas.htm - (consultada a 20/04 pelas 14:00)

- Convenção Internacional de Bruxelas para aplicação de regras em matéria de Conhecimentos de Embarque (Regras de Haia de 25/08/1924) - (consultada a 05/05 pelas 09:00)
- http://www.imarpor.pt/pdf/informacao_tecnica/estatisticas/IMT_MovPortuario_ReportMensal_Dezembro2013.pdf (consultada a 11/05 pelas 14:00)
- <http://www.ionline.pt/artigos/mundo/cigarros-electronicos-mais-usados-jovens-fumadores-regulares> - consultada a 15/05 pelas 19:00)
- <http://www.fuum.pt/o-cigarro-eletronico-explorer> - (consultada a 15/05 pelas 19:35)
- <https://www.cnc-angola.com/index.php/19-o-transporte-maritimo-como-forca-motriz-para-desenvolvimento-da-economia-mundial> - (consultada a 15/05 pelas 21:35)
- Copyright: 11/08 - Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA) (consultada a 20/05 pelas 19:35)
- <http://www.conjur.com.br/2014-set-06/ana-raeffray-convencao-viena-traz-beneficios-contratos-internacionais>) (consultada a 20/05 pelas 19:35)
- <http://exame.abril.com.br/economia/noticias/transporte-aereo-cresce-5-3-em-julho-no-mundo> (consultada a 07/09 pelas 16:34)
- Air Cargo Markets Grow by 5.9% in March» in Business Day online, 8/05/2014 - (consultada a 07/09 pelas 18:00)
- <http://businessdayonline.com/2014/05/air-cargo-markets-grow-by-5-9-in-march/#.U3B7Ls7p5Ih> - (consultada a 15/09 pelas 16:34)
- http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Pages/air_waybill.aspx- (consultada a 30/09 pelas 11:00)

- Sade Williams, «Air Cargo Markets Grow by 5.9% in March» in Business Day online, 8/05/2014; <http://businessdayonline.com/2014/05/air-cargo-markets-grow-by-5-9-in-march/#.U3B7Ls7p5Ih> (consultada a 06/10 pelas 16:34)
- <http://www.apat.pt/webapat/index.asp>; (consultada a 07/10 pelas 11:00)
- Peters, H.J.F. Developments in Global Seatrade and Container Shipping Markets: Their Effects on the Port Industry and Private Sector Involvement Volume 3, Number 1, 1 March 2001, pp. 3-26(24) - (consultada a 10/10 pelas 12:30)
- <http://www.jomatir.pt/incoterms2010.html> - (consultada a 11/10 pelas 10:30)
- UNCTAD, Trade and Development Report 2013, table 1.1. - (consultada a 13/10 pelas 11:30)

ANEXOS



INFORMAÇÃO PESSOAL

Cristina Rosa Ribeiro Gomes

📍 Rua do Tlhelinho , 199 Campelo, 4640-187 Baião (Portugal)

📞 914206943

✉ cristina.gomes.90@gmail.com

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

11/11/2013–31/10/2014

Operational Department

Join the Moment Transitários S.A., PORTO (Portugal)

15/06/2013–15/09/2013

estágio em animação

Hotel Best Mojácar, Mojácar (Espanha)

Realização de diferentes tipos de danças, shows, concursos para adultos, jogos pintacaras, tatuagens entre outros.

10/02/2013–10/06/2013

Bolsa de investigação Científica e de desenvolvimento

Instituto Politécnico do Porto, Porto (Portugal)

Criação de uma base de dados relativamente aos docentes, e outras actividades relativas á area do empreendedorismo.

28/06/2012–28/09/2012

internship in entertainment

Animafest - Hotel Best Cambrils, Cambrils (Espanha)

Executar diferentes danças e shows, motivar e entreter os convidados, planear e organizar diferentes jogos e atividades para crianças e adultos.

01/10/2010–26/06/2011

Estagio curricular na area da Gestão

Camara Municipal de Paredes, Paredes (Portugal)

Analise, arquivo de documentos . Gestão e analise de projectos.

EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO

01/10/2012–25/09/2013

A frequentar o Mestrado de Empreendedorismo e Internacionalização

Instituto Superior de Contabilidade e Administração (ISCAP), Porto (Portugal)

Empreendedorismo, Gestão de Recursos Humanos, Comércio e Investimento Internacional, Estudos de mercado externo, Marketing Estratégico.

15/09/2008–15/06/2012

Licenciatura em Contabilidade e Administração

Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto (ISCAP), Porto (Portugal)

Contabilidade, Gestão, Economia, Planeamento e controlo de Gestão

05/09/2011–24/06/2012 **Erasmus**
 Alytus Kolegija (Public), Alytus (Lituânia)
 Gestão, Marketing, economia.

15/09/2006–15/06/2008 **Secundário**
 Escola E.B2,3/S De Baião (Public), Baião (Portugal)

COMPETÊNCIAS PESSOAIS

Língua materna português

Outras línguas

	COMPREENDER		FALAR		ESCREVER
	Compreensão oral	Leitura	Interação oral	Produção oral	
inglês	B1	B1	B1	B1	B1
espanhol	B1	B1	B2	B1	B1

Níveis: A1/A2: Utilizador básico - B1/B2: utilizador independente - C1/C2: utilizador avançado
[Quadro Europeu Comum de Referência para as Línguas](#)

Competências de comunicação Boa comunicação

Competências de organização Liderança e trabalho em grupo

Competências relacionadas com o trabalho Apresentação de feiras Medievais, Concursos em espanho e ingles e diferentes shows de entretenimento

Competências informáticas Curso de informatica, conhecimentos de windows XP, windows Vista, Excel, Power Point e Access



DESCRIÇÃO			
Estagiária:	Cristina Rosa Ribeiro Gomes		
Função:	Coordenador de Operações	Código:	006
Empresa	Join the Moment Transitários, S.A		

RESPONSABILIDADES E FUNÇÕES

Responsabilidades:

Planear e coordenar os meios necessários ao adequado funcionamento do departamento no sentido de dar resposta célere às solicitações dos Clientes.

Funções:

- Cotizar as consultas dos diversos clientes de acordo com as orientações do responsável hierárquico, com a colaboração do Departamento Comercial.
- Contratualizar com os fornecedores, de acordo com as necessidades do cliente.
- Constituir o processo documental de acordo com os trâmites legais e contratuais estabelecidos.
- Tramitar reservas com os transportadores e de acordo com a cotação.
- Fazer o seguimento e validação das facturas dos prestadores de serviços,
- Providenciar a facturação ligada aos serviços prestados e validar os mesmos.
- Preparar as estatísticas solicitadas pela Administração.
- Fazer o seguimento/acompanhamento dos serviços.
- Realizar a parte documental associada a esta actividade, pre-alertando todos os intervenientes na cadeia de abastecimento.
- Finalizar os ciclos operativos.
- Garantir o cumprimento dos prazos acordados.
- De uma forma pró-activa fazer todo o seguimento dos EI's de exportação e importação.
- Providenciar para que qualquer situação anómala detectada internamente ou pelo cliente seja tratada de forma célere e no sentido de evitar constrangimentos para o cliente e para a empresa.
- Providenciar as estatísticas definidas por Sector, Operação e/ou Cliente.
- Recolher, de acordo com o planeado, o feedback do cliente relativamente à sua satisfação com os serviços da nossa empresa.
- Garantir que a imagem de rigor e ética profissional seja transmitida para o exterior.
- Informar o superior hierárquico, sobre quaisquer indícios ou manifestações de insatisfação do cliente e/ou situações que possam provocar constrangimentos a empresa

PERFIL DE COMPETÊNCIAS**COMPETÊNCIAS**

Assumir postura de integridade e respeitabilidade junto da hierarquia e demais colaboradores.
Comunicação.
Organização.
Pontualidade
Empenho.
Perspicácia e destreza

Parecer

(Estágio no Departamento de Operações da Join The Moment Transitários SA)

Mestrado em Empreendedorismo e Internacionalização.

A estagiária Cristina Rosa Ribeiro Gomes, mostrou desde o primeiro dia na empresa um grande sentido de responsabilidade, capacidade de trabalho e vontade em aprender. Executou, além do trabalho desenvolvido no âmbito do mestrado, outras tarefas de relevo nesta área. A capacidade de aprendizagem, o interesse e o espírito crítico levaram a que lhe fossem atribuídas tarefas cada mais complexas e de maior responsabilidade.

Em termos de trabalho desenvolvido na área do mercado internacional foi notória a motivação, interesse e as competências. Independentemente da abordagem académica intrínseca com que analisava os problemas, ficamos com certeza que no final do estágio a Cristina Gomes, estará totalmente preparada para a realidade do mercado de trabalho, nesta área.

Devido ao desenvolvimento pessoal, crescimento técnico/profissional que a caracterizou nos últimos meses certamente se tornará numa das melhores profissionais da nossa estrutura. Por isso irá incorporar os quadros médios da empresa e acreditamos que num futuro breve facilmente se tornará um quadro superior na Join The Moment Transitários SA.

Perafita, 15 de Maio de 2014

JOIN THE MOMENT - TRANSITÁRIOS, S.A.
A ADMINISTRAÇÃO

(Administração)



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — \$40

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS	
As três séries	Ano 360\$
A 1.ª série	140\$
A 2.ª série	120\$
A 3.ª série	120\$

Para o estrangeiro e colónias acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 450 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37:701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

SUMÁRIO

Ministério da Justiça:

Declaração de terem sido fixados os subsídios diários de alimentação para o pessoal de vigilância em serviço no Campo de Trabalho Prisional de Pinheiro da Cruz e para o pessoal dos outros estabelecimentos prisionais, com inclusão do dos serviços domésticos.

Ministério da Marinha:

Decreto-Lei n.º 37:748 — Introduce em direito interno determinados preceitos da Convenção Internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga, assinada em Bruxelas em 25 de Agosto de 1924.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Aviso — Torna público ter a França denunciado a Convenção Filoxérica Internacional, assinada em Berna em 3 de Novembro de 1881.

Ministério das Colónias:

Portaria n.º 13:059 — Abre um crédito na colónia de Macau destinado a suportar os encargos com a aquisição de batelões para o serviço de dragagem.

Ministério da Economia:

Despacho ministerial — Determina que a Comissão de Interligação das Centrais do Norte continue em actividade, sem interrupção, até determinação em contrário.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Direcção-Geral dos Serviços Prisionais

Declara-se, nos termos do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 34:678, de 20 de Junho de 1945, que, por despachos de SS. Ex.ªs o Ministro da Justiça e Subsecretário de Estado das Finanças, respectivamente, de 11 e 18 de Janeiro presente, foram fixados os subsídios diários de alimentação de 8\$ para o pessoal de vigilância em serviço no Campo de Trabalho Prisional de Pinheiro da Cruz e de 6\$ para o pessoal dos outros estabelecimentos prisionais, com inclusão do pessoal dos serviços domésticos referido no artigo 18.º da Lei de 20 de Julho de 1912.

Direcção-Geral dos Serviços Prisionais, 27 de Janeiro de 1950. — Pelo Director-Geral, *J. Roberto Pinto*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção-Geral da Marinha

Decreto-Lei n.º 37:748

Tendo-se reconhecido a necessidade urgente de introduzir em direito interno os preceitos da Convenção In-

ternacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga, assinada em Bruxelas em 25 de Agosto de 1924;

Atendendo ao que sobre o assunto foi proposto pela Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O disposto nos artigos 1 a 8 da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, publicada no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 2 de Junho de 1932, e rectificada no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 11 de Julho do mesmo ano, será aplicável a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português, qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes.

§ 1.º É fixado em 12.500\$ o limite de responsabilidade a que se referem os artigos 4, n.º 5.º, e 9 da mesma Convenção.

§ 2.º É reconhecida ao portador do conhecimento a faculdade prevista no n.º 1.º do Protocolo de assinatura da Convenção.

Art. 2.º O peso ou o volume de mercadoria a granel exarado em conhecimento de carga com base em medição e indicação feitas, segundo os usos ou costumes do comércio dessa mercadoria, por terceiro estranho ao armador e ao carregador não se considera garantido por este, nem constitui presunção contra aquele.

Art. 3.º Os conhecimentos de carga referidos no artigo 1.º não serão negociáveis se deles não constar a declaração de que se regem pelo presente decreto-lei e disposições da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, por este integradas no direito português.

Art. 4.º O presente diploma aplica-se a todo o território da República a partir de 1 de Março de 1950.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» de todas as colónias.

Paços do Governo da República, 1 de Fevereiro de 1950. — **ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA** — *António de Oliveira Salazar* — *Augusto Cancellal de Abreu* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *José Caetano da Matta* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Teófilo Duarte* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *António Júlio de Castro Fernandes* — *Manuel Gomes de Araújo*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Por ordem superior se faz público que, segundo informação da Legação da Suíça em Lisboa, a França, por

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Portaria n.º 612/86

de 21 de Outubro

Nos termos do disposto no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 191-F/79, de 26 de Junho, e do n.º 1 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 180/80, de 3 de Junho:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, criar no quadro de pessoal da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, a que se referem o Decreto-Lei n.º 499/79, de 22 de Dezembro, e o Decreto Regulamentar n.º 53/80, de 27 de Setembro, um lugar de assessor, letra B, que será extinto quando vagar.

Ministério das Finanças.

Assinada em 6 de Outubro de 1986.

Pelo Ministro das Finanças, *Rui Carlos Alvarez Carp*, Secretário de Estado do Orçamento.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 352/86

de 21 de Outubro

1. Consta do Programa do Governo a reformulação, por fases, do direito comercial marítimo, agora confinado ao livro III do quase centenário Código Comercial. Trata-se de uma opção motivada; com efeito não seriam, por certo, exequíveis as duas outras alternativas: ou a de rever e completar o próprio Código, nele incluindo as normas inovadoras, ou a de preparar um código da navegação marítima.

Realmente, e quanto à primeira alternativa, é de reconhecer que, mesmo não sobrevalorizando em excesso o clássico «particularismo» do direito marítimo, sempre será de lhe atribuir uma diferenciadora autonomia face à lei comercial geral e à sua possível unidade contextual e orgânica. A inclusão no Código Comercial, como a que ocorreu em relação ao *Handelsgesetzbuch* alemão de 1897, constitui uma ideia hoje generalizadamente posta de lado.

No tocante à segunda alternativa, a *monumentalização* do labor legislativo implicaria duas figuráveis dificuldades: por um lado, o sistema de direito marítimo é hoje propenso à descodificação, até porque as suas áreas se renovam com diversificados ritmos; por outro lado, porque não existe em Portugal, neste domínio, uma elaboração dogmática bastantemente densa e modernizada para tornar praticável, em termos efectivos, uma reformulação global.

Daf o ter-se decidido pelo faseamento, tal como aconteceu em França, a partir de 1966.

Neste esquema, entendeu-se que a reforma deveria iniciar-se pelos contratos de utilização comercial do navio. E o primeiro desses contratos será o do transporte de mercadorias por mar, a que se seguirão o

de transporte de passageiros, o de reboque e o de fretamento. Encarar-se-á ainda o contrato de *leasing* de navios, inadequadamente designado no Decreto-Lei n.º 287/83, de 22 de Junho, por «fretamento em casco nu, com opção de compra» e imprecisamente disciplinado.

A razão de ser da metodologia adoptada não será difícil de justificar. Terá sido no transporte de mercadorias que, no último quarto de século, se operou uma mais caracterizada «revolução»; isto na sugestiva terminologia de Paul Chauveau.

2. O elemento matricialmente determinante da distinção entre o transporte de mercadorias e o fretamento é o de que aquele respeita a uma *carga* e este a um *navio*; o fretador não assume qualquer obrigação *directa* em relação às mercadorias transportadas, não sendo, pois, *automaticamente* responsável pela sua perda ou avaria, havendo que demonstrar que procedeu com culpa. Entretanto, o nosso Código Comercial, na esteira da Ordenança de Colbert de 1681, não substancialmente alterada pelo Código francês de 1808, faz tábua rasa de tal distinção.

O que, em boa verdade, não deixa de ser compreensível. O fretamento a *tempo* era, então, uma realidade desconhecida; daí que o tipo de fretamento perspectivado no Código de Veiga Beirão tenha sido o fretamento *por viagem*. E, por isso mesmo, nele se considera comum a todas as modalidades de fretamento a problemática das estadias e sobrestadias ou sobredemoras (artigos 541.º, n.º 7, e 545.º), que apenas alcança razão de ser no fretamento por viagem. E se o artigo 546.º fala do contrato de fretamento «ao mês ou por período determinado», é óbvio que apenas o faz para cálculo do frete.

Significativamente, foi na legislação francesa de 1966 que primeiro se acolheu a não sobreposição das geografias normativas dos contratos de transporte de mercadorias e de fretamento; era essa, como se sabe, a insistente lição de Rodière. As realidades práticas e económicas apontavam para a distinção, que alguma doutrina pressentia já e cujas raízes eram detectáveis no século XVI. O certo, porém, é que a completa interacção dos dois conceitos passou, até Rodière, como moeda corrente. E, nessa confusão, o peso do prestigioso Ripert mostrou-se decisivo; para ele, os dois conceitos eram reversíveis; se, por um lado, asseverava que o fretamento era um contrato de transporte, afirmava, por outro, que «qualquer contrato que tiver por objecto o transporte de mercadorias por mar é um fretamento».

Preponderava na base de tal infixidez a circunstância, já aduzida, de no século XIX o fretamento a tempo não ser uma realidade praticada. Ora o fretamento por viagem tem a ver, como o transporte, com a deslocação de uma carga de um local para outro. O que acontece é que a prestação nuclear do fretador consiste em fornecer um navio em bom estado de navegabilidade, cuja gestão náutica lhe continua a pertencer. Aliás, ainda hoje os dois contratos — o fretamento por viagem e o transporte — ficam paredes meias; no dizer de Jacques Potier o fretamento por viagem está tendencialmente *ameaçado* da suspeita de encobrir um verdadeiro contrato de transporte (em *Études offertes à René Rodière*, 1981, p. 465). Mas, até por isso, a distinção será mais

veementemente necessária, já que as regras legais do transporte são quase sempre injuntivas, o que não acontece no fretamento.

3. A regulamentação consagrada no presente diploma é abertamente inovadora. Desde logo, porque dissipa as dúvidas dimanadas do transporte no convés. Sempre o direito marítimo se revelou avesso a tal modalidade de estiva; assim já no Consulado do Mar e na referida Ordenança de 1681. Posta no convés, a carga afectaria a estabilidade do navio e a sua aptidão para enfrentar o mar. Mas, para além desse interesse por assim dizer *geral*, respeitante a toda a expedição marítima, atentava-se ainda nos específicos interesses dos carregadores; ficariam as mercadorias mais expostas às águas da chuva e do mar e potenciar-se-ia o risco de queda ao mar. Estaria, para além disso, em causa a segurança da própria tripulação; num convés onde se amontoassem demasiadas mercadorias tornar-se-ia mais difícil a movimentação da equipagem, criando-se mais uma fonte de acidentes de trabalho.

Predominavam, no entanto, os interesses dos carregadores; daí que o consentimento destes legitimasse, tradicionalmente, a arrumação no convés; é o que, concludentemente, transparece da segunda parte do artigo 497.º do Código Comercial.

A Convenção de Bruxelas de 1924 em matéria de conhecimentos, como decorrência deste circunstancialismo, considerou-se inaplicável [alínea c) do artigo 1.º] quando a carga seja declarada como carregada no convés e, de facto, assim seja transportada. Só que tal solução ainda mais veio perturbar a clareza do sistema. É que, a partir de então, o transporte no convés classicamente havido como *regular*, porque consentido pelo carregador, deixou de o ser. Verdadeiramente, apenas subsistirão no espaço normativo da Convenção os transportes no convés tradicionalmente *irregulares*, na medida em que não consentidos pelo carregador.

Excluído nestes termos o transporte no convés da moldura dispositiva da Convenção, a resultante poderá ser a de que o estatuto por ela atribuído aos carregadores e aos transportadores não será em tal caso invocável; deixam os primeiros de poder contar com os mecanismos impeditivos da limitação ou exoneração convencional de responsabilidade por parte dos transportadores (n.º 8 do artigo 3.º) e, em contraponto, cessa para estes o extenso rol de causas de exoneração legal da responsabilidade do n.º 2 do artigo 4.º, não podendo ainda fazer apelo à limitação legal da responsabilidade e ao curto espaço de propositura de acções do n.º 5 do artigo 3.º

Aconteceu, no entanto, que, desde a publicação da Convenção, passaram a existir formas de estiva no convés por natureza regulares, como seja, com especial relevo, o transporte em navios porta-contentores.

Compreender-se-á, a partir daqui, o sentido do artigo 9.º do presente diploma. Por um lado, vem ele pôr termo ao injustificado regime daquele artigo 497.º Por outro lado, atenta a norma genérica do artigo 2.º, quanto à aplicabilidade das convenções internacionais vigentes em Portugal, explicita-se que o sistema da Convenção de 1924 aplicar-se-á, em qualquer caso, no respeitante à disciplina nela contida quanto à responsabilidade do transportador e quanto ao mecanismo da sua limitação legal. A pertinência de tal

explicitação resulta tanto mais compreensível quanto é certo que a oposição nos conhecimentos da chamada cláusula *Paramount* (cláusula soberana ou principal) não tornará incontroversa a aplicabilidade do regime da Convenção em caso de transporte no convés.

4. Os problemas dimanados do transporte em contentores terão ainda a ver com o da limitação legal da responsabilidade. Quer se queira, quer não, essa forma de transporte alterou drasticamente os conceitos e soluções anteriormente prevaletentes. Ainda aqui se alude frequentes vezes à ocorrência de uma «revolução» (assim, entre outros, James R. Woods e William Tetley).

Ora pela Convenção de 1924, conjugada com o Decreto-Lei n.º 37 748, de 1 de Fevereiro de 1950, a responsabilidade do transportador está limitada a 12 500\$ por *volume* ou *unidade*, salvo quando a natureza e o valor das mercadorias tiverem sido declarados pelo carregador antes do embarque e essa declaração tiver sido inserida no conhecimento (n.º 5 do artigo 4.º). Correspondem aquelas expressões, respectivamente, às do texto original francês *colis* e *unité*, por sua vez homólogas das usadas nas anglo-saxónicas Regras de Haia de 1921 — *package* ou *unit*.

Pelo Protocolo de Bruxelas de 1968 (Regras de Visby) ficaram os conceitos de *volume* e de *unidade* mais precisados, ao substituir-se integralmente o n.º 4 do artigo 5.º da Convenção de 1924. Só que o Protocolo não foi até agora ratificado por Portugal. É, assim, de consagrar no presente diploma, quanto ao essencial, o critério aí assumido.

Dá-se, além disso, a circunstância de o valor estabelecido no § 1.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37 748 (12 500\$) se encontrar manifestamente desactualizado; está-se perante uma das incidências da erosão do valor da moeda nos critérios legais. Importa, pois, actualizá-lo.

Finalmente, há que tornar *legal* o benefício da limitação em proveito do capitão e dos outros auxiliares do transportador, como o faz o Protocolo em derrogação do originário regime da Convenção. No âmbito desta, a limitação apenas funcionaria em relação aos propostos se no conhecimento fosse aposta a cláusula *Himalaia*.

5. Alargou-se, aliás numa formulação tecnicamente mais rigorosa, o prazo de propositura de acção do n.º 6 do artigo 3.º da Convenção de um para dois anos; seguiu-se, neste ponto, o regime do n.º 1 do artigo 20.º das Regras de Hamburgo. Embora não tendo ainda entrado em vigor, esta Convenção de 31 de Março de 1978 traduz, sem dúvida, uma visão mais actualizada e realística do que a subjacente à Convenção.

Noutro plano, logo no artigo 3.º do presente diploma, deu-se acolhimento às novas modalidades de formalização do acordo contratual, decorrentes do uso da informática e da telemática. Com efeito, e como observa Pierre Bonassies, «a informática tornou-se de tal modo sofisticada que não será de imaginar que não possa responder eficazmente a qualquer necessidade dos protagonistas do transporte marítimo ou do comércio internacional, quer se trate de registar as menções do conhecimento respeitantes à mercadoria, quer os elementos do contrato de transporte, quer

os sucessivos endossos de que o conhecimento é objecto»; a utilização da informática não prejudica a fiabilidade das declarações e não incrementa os riscos de fraude. Aliás, os artigos 4.º e 5.º logo acautelam qualquer vulnerabilidade do sistema.

Não obstante no recibo ou conhecimento de carga a que alude o n.º 1 do artigo 5.º se dever mencionar o nome do navio transportador, prevê-se no artigo 12.º a substituição deste, se o transporte se puder processar em condições idênticas. O que bem se compreende, já que o navio é apenas um elemento essencial no contrato de fretamento.

Quanto ao artigo 7.º, afigurou-se não ser de figurar um regime específico para aqueles casos em que, nos termos do contrato de transporte, o carregador ou o destinatário ficam com o encargo de promover as operações de carga e de descarga, por eles ou através de operador portuário ou outro agente. É que, muito em síntese, tudo aponta para que as cláusulas FIO (*free in and out*), ou FIO stowed (ou FIO stowed and trimmed), não devam ter como efeito a exoneração da responsabilidade do transportador.

O sentido do n.º 2 do artigo 25.º é o de validar as chamadas reservas «quantitativas» (de que é característico exemplo a cláusula *said to contain*) naqueles casos concretos em que as declarações do carregador não sejam controláveis. A situação, perspectivada já no n.º 3 do artigo 3.º da Convenção de 1924, passou a assumir especial relevo com a utilização dos contentores. Realmente, sob pena de desorganizar por completo a sequência do transporte, eliminando as vantagens que advêm da contentorização, não será dado ao transportador, muitas vezes, *verificar* o conteúdo dos contentores; terá de aceitar as indicações prestadas pelo carregador ou por quem o substitua. A validade da reserva dependerá, no entanto, da «verificabilidade» de tais indicações, em termos de razoabilidade.

6. Na hipótese de um conhecimento emitido ao abrigo de uma carta-partida, esta não é oponível ao terceiro portador do conhecimento. Poderá acontecer, na prática, que algumas das cláusulas da carta-partida sejam reproduzidas no conhecimento ou, mesmo, que ela seja formalmente anexada a este; tudo se passará, então, no âmbito da interpretação da vontade das partes e da aplicação da lei. Ou seja: tudo estará, em tal caso, em determinar qual o sentido útil do conhecimento, em consonância com as regras legais aplicáveis ao contrato de transporte.

Poderá ainda suceder que, no domínio das relações de fretamento, o fretador entregue um conhecimento ao afretador, por isso ter sido convencionado na carta-partida. A questão apenas terá razão de ser no fretamento por viagem, já que no fretamento a tempo e, por maioria de razão, no fretamento em casco nu, a gestão comercial do navio se transfere para o afretador. O que se passará então é que, *perante terceiros*, o fretador assume um estatuto análogo ao do transportador, com os corolários daí dimanáveis.

7. É frequente a dificuldade em efectivar a responsabilidade do transportador, até porque a identidade deste nem sempre resulta dos documentos de transporte; para obviar a este negativo estado de coisas dão-se agora significativos passos (como no n.º 5 do artigo 8.º e nos n.ºs 1 e 2 do artigo 10.º). O certo,

porém, é que os mecanismos de tutela da boa fé previstos neste artigo 10.º não serão, em muitos casos, só por si operantes; isto porque, embora havendo responsabilidade, não haverá património respondente conhecido.

Parece, em tais hipóteses, de convocar a responsabilidade do próprio navio; daí a solução estabelecida no artigo 28.º Subjacente a elas não estará uma razão coincidente com a que determinou o n.º 1 do artigo 492.º do Código Comercial. Com efeito, neste preceito é responsabilidade do capitão que se propaga ao proprietário do navio. Ora o que justificará o artigo 28.º será a circunstância de o próprio navio ser, na sua actividade, um criador de *riscos de mar*; estará mesmo aí uma das especificidades do direito marítimo, como ajustadamente salientou Raymond Achard no comentário crítico à decisão do *Cour de cassation* de 10 de Maio de 1983 (*Le Droit maritime français*, 1984, p. 59).

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

(Noção)

Contrato de transporte de mercadorias por mar é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria, de um porto para porto diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denominada «frete».

Artigo 2.º

(Direito aplicável)

Este contrato é disciplinado pelos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal e, subsidiariamente, pelas disposições do presente diploma.

Artigo 3.º

(Forma)

1 — O contrato de transporte de mercadorias por mar está sujeito a forma escrita.

2 — Incluem-se no âmbito da forma escrita, designadamente, cartas, telegramas, telex, telefax e outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna.

Artigo 4.º

(Declaração de carga)

1 — O carregador deve entregar ao transportador uma declaração de carga, contendo os seguintes elementos:

- A natureza da mercadoria e os eventuais cuidados especiais de que a mesma careça;
- As marcas principais necessárias à identificação da mercadoria;
- O número de volumes ou de objectos e a quantidade ou o peso;

- d) O tipo de embalagem e o acondicionamento da mercadoria;
- e) O porto de carga e o de descarga;
- f) A data.

2 — O carregador responde perante o transportador pelos danos resultantes das omissões ou incorrecções de qualquer elemento da declaração de carga.

Artigo 5.º

(Recepção da mercadoria para embarque)

1 — Quando o transportador receber a mercadoria para embarque deve entregar ao carregador um recibo ou um conhecimento de carga, com a menção expressa «para embarque», contendo:

- a) Os elementos referidos no n.º 1 do artigo anterior;
- b) O acondicionamento e o estado aparente da mercadoria;
- c) O nome do navio transportador;
- d) Outros elementos que considere relevantes.

2 — O transportador responde perante o carregador pelos danos resultantes de omissões ou incorrecções de qualquer elemento do recibo ou conhecimento de carga.

Artigo 6.º

(Responsabilidade do transportador até ao embarque)

A responsabilidade do transportador pela mercadoria no período que decorre entre a recepção e o embarque são aplicáveis as disposições respeitantes ao contrato de depósito regulado na lei civil.

Artigo 7.º

(Intervenção de terceiros)

A intervenção de operador portuário ou de outro agente em qualquer operação relativa à mercadoria não afasta a responsabilidade do transportador, ficando, porém, este com o direito de agir contra os referidos operador ou agente.

Artigo 8.º

(Emissão do conhecimento de carga)

1 — Após o início do transporte marítimo, o transportador deve entregar ao carregador um conhecimento de carga de acordo com o que determinarem os tratados e convenções internacionais referidos no artigo 2.º

2 — O conhecimento de carga indicado no número anterior pode ser substituído pelo conhecimento de carga a que alude o artigo 5.º, depois de nele terem sido exaradas a expressão «carregado a bordo» e a data do embarque.

3 — O conhecimento de carga deve mencionar o número de originais emitidos.

4 — Depois de ter sido dado cumprimento a um dos originais mencionados no número anterior, todos os outros ficam sem efeito.

5 — Só o transportador da mercadoria tem legitimidade para emitir o respectivo conhecimento de carga.

Artigo 9.º

(Transporte no convés)

1 — O consentimento do carregador para o transporte da mercadoria no convés deve constar do conhecimento de carga.

2 — Dispensa-se o consentimento referido no número anterior, quando se trate de:

- a) Mercadoria que, por imperativo legal, deva seguir no convés;
- b) Contentores transportados em navio especialmente construído ou adaptado para esse fim ou noutro tipo de navio segundo usos de tráfego prudentes.

3 — O sistema previsto na Convenção de Bruxelas de 1924 em matéria de conhecimentos é aplicável, quanto às causas de exoneração legal da responsabilidade do transportador e quanto à limitação legal desta, quando o transporte no convés se processe nos termos dos n.ºs 1 e 2 deste artigo.

Artigo 10.º

(Nulidade do conhecimento de carga)

1 — São nulos os conhecimentos de carga emitidos por quem não tenha a qualidade de transportador marítimo.

2 — Quem, não sendo o transportador marítimo da mercadoria, emitir conhecimentos de carga responde pelos danos causados ao carregador ou a outros na mesma interessados.

3 — O disposto neste artigo não prejudica a possibilidade de o agente do transportador assinar os conhecimentos de carga em sua representação.

Artigo 11.º

(Natureza, modalidades e transmissão do conhecimento de carga)

1 — O conhecimento de carga constitui título representativo da mercadoria nele descrita e pode ser nominativo, à ordem ou ao portador.

2 — A transmissão do conhecimento de carga está sujeita ao regime geral dos títulos de crédito.

Artigo 12.º

(Navio transportador)

O transportador deve efectuar o transporte no navio designado no contrato ou em navio que, em condições idênticas, possa efectuar o transporte.

Artigo 13.º

(Impedimento à viagem não imputável ao transportador)

Se a viagem não puder ser empreendida na data ou época previstas por causa não imputável ao transportador, qualquer das partes pode resolver o contrato, sem que impenda sobre aquele responsabilidade alguma quanto aos danos sofridos pelo carregador.

Artigo 14.º

(Impedimento à viagem imputável ao transportador)

1 — Tornando-se a viagem impossível na data ou época previstas por causa imputável ao transportador, torna-se este responsável como se faltasse culposamente ao cumprimento.

2 — Independentemente do direito à indemnização, o carregador pode resolver o contrato, exigindo a restituição da parte ou totalidade do frete que já tenha pago.

Artigo 15.º

(Revogação do contrato)

1 — Se o carregador não apresentar a mercadoria para embarque ao transportador no prazo e no local fixados, considera-se o contrato revogado, sendo aquele, porém, obrigado a pagar o frete respectivo.

2 — Se o carregador, depois de ter entregue ao transportador a mercadoria para embarque, revogar o contrato, é obrigado a pagar, além do frete respectivo, as despesas que o transportador tenha feito com a mesma.

Artigo 16.º

(Apresentação da mercadoria à borda)

1 — Quando o carregador entregar a mercadoria para embarque à borda do navio e não haja disposição contratual que a regule, essa entrega deve efectuar-se ao ritmo pedido pelo transportador e no local por este indicado, de acordo com os usos do porto.

2 — O não cumprimento do disposto no número precedente torna o carregador responsável pelos danos causados ao transportador.

Artigo 17.º

(Recepção da mercadoria à borda)

A disciplina do artigo anterior é aplicável, correspondentemente, quando, no porto de descarga, o destinatário ou consignatário tome conta da mercadoria à borda do navio.

Artigo 18.º

(Entrega da mercadoria à descarga do navio)

Sem prejuízo do disposto nos tratados e convenções internacionais referidos no artigo 2.º, o transportador deve entregar a mercadoria, no porto de descarga,

à entidade a quem, de acordo com os regulamentos locais, caiba recebê-la, sendo a esta aplicáveis as disposições respeitantes ao contrato de depósito regulado na lei civil.

Artigo 19.º

(Recusa de receber a mercadoria)

1 — No caso de o destinatário, ou consignatário, se recusar a receber a mercadoria ou não reclamar a sua entrega no prazo de vinte dias após a descarga do navio, o transportador notificará-lo-á por carta registada com aviso de recepção, se for conhecido, fixando-lhe mais vinte dias para proceder ao levantamento.

2 — Se o destinatário ou consignatário for desconhecido, a notificação prevista no número anterior é substituída por anúncios publicados em dois dias seguidos num dos jornais mais lidos da localidade, contando-se os vinte dias a partir da última publicação.

3 — Findos os prazos indicados nos dois números anteriores, o transportador tem a faculdade de proceder à venda extrajudicial da mercadoria para pagamento do frete, se devido, e de eventuais despesas decorrentes do contrato.

4 — A quantia que remanescer após o pagamento referido no número anterior será objecto de consignação em depósito, nos termos da lei geral.

Artigo 20.º

(Várias pretensões de entrega)

Se mais do que uma pessoa, com título bastante, pretender a entrega da mercadoria no porto de descarga, esta fica à guarda da entidade referida no artigo 18.º até que o tribunal competente, a requerimento do transportador ou de qualquer dos interessados, decida quem tem direito a recebê-la.

Artigo 21.º

(Direito de retenção)

1 — O transportador goza do direito de retenção sobre a mercadoria transportada para garantia dos créditos emergentes do transporte.

2 — Sempre que pretenda exercer este direito, o transportador deve notificar o destinatário ou consignatário, dentro dos quinze dias imediatos à chegada do navio ao porto de descarga.

3 — Se o transportador, no exercício do direito de retenção, mantiver a mercadoria a bordo, fica impedido de reclamar dos interessados a indemnização por danos resultantes da imobilização do navio.

4 — No exercício do direito de retenção, o transportador pode, no entanto, optar por proceder à descarga da mercadoria, assegurando com diligência a sua guarda e conservação.

5 — As despesas com a guarda e conservação referidas no número anterior ficam a cargo dos interessados na mercadoria.

6 — O titular do direito de retenção deve propor a competente acção judicial dentro dos 30 dias subsequentes à realização da notificação referida no n.º 2.

Artigo 22.º

(Mercadorias perecíveis)

1 — Quando as situações previstas nos artigos 19.º a 21.º se verificarem relativamente a mercadorias perecíveis, o transportador tem a faculdade de proceder à sua venda antecipada, mediante prévia autorização judicial e notificação do pedido à parte contrária, se for conhecida.

2 — O tribunal decidirá sem audiência da parte contrária.

3 — Para efeitos da lei de processo, presume-se que os actos judiciais necessários à concretização da venda antecipada prevista neste artigo se destinam a evitar danos irreparáveis.

4 — Sobre o produto da venda fica o transportador com os direitos que lhe cabiam em relação à mercadoria vendida, podendo o tribunal, no entanto, ordenar que o preço seja depositado.

5 — A parte contrária tem a faculdade de impedir a venda antecipada da mercadoria, oferecendo caução idónea.

Artigo 23.º

(Mercadoria carregada e descarregada)

1 — Para efeitos do disposto no presente diploma, a mercadoria considera-se carregada no momento em que, no porto de carga, transpõe a borda do navio de fora para dentro e descarregada no momento em que, no porto de descarga, transpõe a borda do navio de dentro para fora.

2 — Os princípios estabelecidos no número anterior vigoram quer os aparelhos de carga e descarga pertençam ao navio quer não.

Artigo 24.º

(Volumes ou unidades de carga)

1 — Quando as mercadorias forem consolidadas, para transporte, em contentores, paletes ou outros elementos análogos, consideram-se volumes ou unidades de carga os que estiverem enumerados no conhecimento de carga.

2 — O contentor, a paleta ou o elemento análogo é considerado, ele próprio, também, um volume ou unidade de carga, sempre que fornecido pelo carregador.

Artigo 25.º

(Reservas no conhecimento de carga)

1 — As reservas apostas pelo transportador no conhecimento de carga devem ser claras, precisas e susceptíveis de motivação.

2 — O transportador pode não incluir no conhecimento os elementos a que se referem as alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 4.º se, pela prática usual no tipo de transporte considerado e face às específicas condições da mercadoria e aos meios técnicos das operações de carga, as declarações prestadas pelo carregador não forem verificáveis, em termos de razoabilidade.

Artigo 26.º

(Cartas de garantia)

1 — As cartas ou acordos em que o carregador se compromete a indemnizar o transporte pelos danos resultantes da emissão de conhecimento de carga sem reservas não são oponíveis a terceiros, designadamente ao destinatário e ao segurador, mas estes podem prevalecer-se delas contra o carregador.

2 — No caso de as reservas omitidas se referirem a defeitos da mercadoria que o transportador conhecia ou devia conhecer no momento da assinatura do conhecimento de carga, o transportador não pode prevalecer-se de tais defeitos para exoneração ou limitação da sua responsabilidade.

Artigo 27.º

(Regime da responsabilidade)

1 — São nulas as cláusulas que afectem os direitos conferidos pelos artigos 4.º, n.º 2, 5.º, n.º 2, 7.º e 10.º, n.º 2.

2 — Os direitos de indemnização previstos no presente diploma devem ser exercidos no prazo de dois anos a partir da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete.

Artigo 28.º

(Responsabilidade do navio)

1 — Se ocorrer a nulidade prevista no n.º 1 do artigo 10.º ou se o transportador marítimo não for identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga, o navio que efectua o transporte responde perante os interessados na carga nos mesmos termos em que responderia o transportador.

2 — Para efeito do disposto no número anterior, é atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao proprietário, ao capitão ou seu substituto, ou ao agente de navegação que requereu o despacho do navio.

3 — A responsabilidade prevista no n.º 1 não prejudica a efectivação da estabelecida no n.º 2 do artigo 10.º, nos termos gerais de direito.

Artigo 29.º

(Aplicação do presente diploma)

As disposições do presente diploma aplicam-se:

- a) A todos os interessados no transporte, sempre que não exista carta-partida;
- b) Nas relações entre o transportador e o terceiro portador do conhecimento de carga, com prejuízo do que em contrário possa dispor a carta-partida, quando esse conhecimento tenha sido emitido ao abrigo de uma carta-partida.

Artigo 30.º

(Tribunal competente)

1 — Os tribunais portugueses são internacionalmente competentes para o julgamento das acções

emergentes do contrato de transporte de mercadorias por mar, em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de carga ou de descarga se situar em território português;
- b) Se o contrato de transporte tiver sido celebrado em Portugal;
- c) Se o navio transportador arvorar a bandeira portuguesa ou estiver registado em Portugal;
- d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação do carregador, do destinatário ou consignatário ou do transportador se localizar em território português.

2 — Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência internacional dos tribunais para julgamento das acções emergentes do contrato de transporte de mercadorias por mar é feita de acordo com as regras gerais.

Artigo 31.º

(Limitação legal da responsabilidade)

1 — É fixado em 100 000\$ o valor referido no § 1.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37 748, de 1 de Fevereiro de 1950.

2 — Se o conhecimento de carga não contiver a enumeração a que alude o n.º 1 do artigo 24.º deste diploma, por ela não constar da declaração de carga referida no artigo 4.º, cada contentor, palete ou outro elemento análogo é considerado, para efeitos de limitação legal de responsabilidade, como um só volume ou unidade de carga.

3 — A limitação legal de responsabilidade aplica-se ao capitão e às demais pessoas utilizadas pelo transportador para a execução do contrato.

Artigo 32.º

(Preceitos revogados)

São revogados os artigos 497.º, 538.º a 540.º e 559.º a 561.º do Código Comercial.

Artigo 33.º

(Vigência)

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Setembro de 1986. — *Antbal António Cavaco Silva* — *Mário Ferreira Bastos Raposo* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Promulgado em Guimarães em 23 de Setembro de 1986.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 30 de Setembro de 1986.

O Primeiro-Ministro, *Antbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Assuntos Consulares e da Administração Financeira e Patrimonial

Aviso

Para efeitos do artigo 3.º da Lei n.º 4/82, de 15 de Abril, torna-se público que na cobrança de emolumentos consulares a efectuar desde 30 do corrente serão adoptadas as taxas de câmbio seguintes:

Divisas	Taxa de conversão por escudo
Marco da República Democrática Alemã	0,014 1
Kuanza da República Popular de Angola	0,202
Florim das Antilhas Holandesas	0,012 3
Real saudita da Arábia Saudita	0,025
Dinar argelino	0,033 3
Austral argentino	0,006 89
Dólar australiano	0,010 7
Schilling austríaco	0,103
Franco CFA da República Centro-Africana	2,39
Dinar do Barein	0,002 58
Franco belga	0,3
Dólar das Bermudas	0,006 85
Peso boliviano	400
Cruzado brasileiro	0,091
Lev da Bulgária	0,005 94
Escudo de Cabo Verde	0,539
Coroa da Checoslováquia	0,04
Iuan (Ren-Min-Bi) da China	0,025 5
Peso chileno	1,32
Libra cipriota	0,003 37
Peso colombiano	1,32
Peso cubano	0,006 04
Coroa dinamarquesa	0,056
Libra egípcia	0,005 67
Colón de El Salvador	0,006 8
Sucre do Equador	1,12
Marco da Finlândia	0,034 3
Quetzal da Guatemala	0,006 8
Dracma da Grécia	0,95
Peso da Guiné-Bissau	1,37
Florim holandês	0,016 6
Lempira das Honduras	0,006 8
Dólar de Hong-Kong	0,052 5
Forint da Hungria	0,3
Rupia indiana	0,081 5
Real iraniano	0,518
Dinar iraquiano	0,002 13
Libra irlandesa	0,005 09
Coroa islandesa	0,283
Lira	9,8
Iene do Japão	1,05
Dinar jordano	0,002 23
Novo dinar jugoslavo	2,8
Schilling do Quênia	0,11
Libra libanesa	0,313
Dólar liberiano	0,006 86
Franco luxemburguês	0,29
Kwacha do Malawi	0,013 8
Dirham marroquino	0,059 4
Ouguiya da Mauritânia	0,492
Peso mexicano	4,85
Metical de Moçambique	0,262
Córdoba da Nicarágua	0,006 8
Naira da Nigéria	0,008 69
Coroa da Noruega	0,048 5
Dólar da Nova Zelândia	0,013 6
Real de Omã (Sultanato de)	0,002 63
Balboa do Panamá	0,006 86
Rupia do Paquistão	0,110 6
Guarani do Paraguai	4,7
Inti do Peru	0,093
Zloti da Polónia	1,1

Shipper _____

BILL OF LADING
for Port to Port Shipment
or Combined Transport

B/L No. _____

Consignee _____



TEAM LINES Deutschland GmbH & Co.KG

Gaffmackerreihe 5
20355 Hamburg
P.O. BOX 11 33 43
20433 Hamburg
Commercial Register Hamburg – HRA 104526
phone +49-(0) 40 37602-0
fax +49-(0) 40 37602-192

Notify Party (see clause 21 overleaf) _____

Place of receipt* _____

Vessel _____ Port of loading _____

Shipping reference _____

Port of discharge _____ Place of delivery* _____

Merchant's reference _____

Marks and Nos.	Number and kind of packages: description of goods	payload (kgs)	tara (kgs)
----------------	---	---------------	------------

SPECIMEN
COPY

"Above particulars furnished by the Shipper, but without responsibility or representation by the Carrier"

Freight details, charges etc.	<p>"RECEIVED by the Carrier from the Shipper, as stated by the Shipper to comprise the Goods specified above and as far as ascertained by the Carrier by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages indicated above, under "Number and kind of packages" for Carriage always subject to all Terms and Conditions hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. When the Place of Receipt box has been completed, any notation on this Bill of Lading of "on board", "loaded on board", "shipped on board" or words to like effect, shall be deemed to be on board the means of transportation performing the carriage from the Place of Receipt to the Port of Loading. Before the Carrier arranges delivery of the Goods, one duly endorsed original Bill of Lading must be surrendered by the Merchant to the Carrier at the Port of Discharge or at another place acceptable to the Carrier. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms, conditions and exceptions, whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant. IN WITNESS of the contract contained herein the number of original Bills of Lading stated below have been signed, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the other(s) to be void."</p>	
-------------------------------	--	--

* (only when document used as Combined Transport B/L (see clause 1 overleaf))

Freight payable at Hamburg	Place and date of issue	
Number of original B/L	Signed for	as Carrier
	by _____	As agent(s) only to the Carrier

Shipper _____

SEAWAYBILL
NON-NEGOTIABLE
 for Port to Port Shipment
 or Combined Transport

S/W.B No. _____

Consignee _____



TEAM LINES Deutschland GmbH & Co.KG

Caffamacherreihe 5
 20355 Hamburg
 P.O. BOX 11 33 43
 20433 Hamburg
 Commercial Register Hamburg – HRA 104526
 phone +49-(0) 40 37602-0
 fax +49-(0) 40 37602-192

Notify Party (see clause 21 overleaf) _____

Place of receipt* _____

Vessel _____ Port of loading _____

Shipping reference _____

Port of discharge _____ Place of delivery* _____

Merchant's reference _____

Marks and Nos.	Number and kind of packages: description of goods	payload (kos)	tara (kos)

SPECIMEN
COPY

"Above particulars furnished by the Shipper, but without responsibility or representation by the Carrier"

Freight details, charges etc.	<p>"RECEIVED" by the Carrier from the Shipper, as stated by the Shipper to comprise the Goods specified above and as far as ascertained by the Carrier by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages indicated above, under "Number and kind of packages" for Carriage always subject to all Terms and Conditions hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. When the Place of Receipt box has been completed, any notation on this Sea Waybill of "on board", "loaded on board", "shipped on board" or words to like effect, shall be deemed to be on board the means of transportation performing the carriage from the Place of Receipt to the Port of Loading.</p> <p>In accepting this Sea Waybill and/or taking delivery of the Goods the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms, conditions and exceptions, whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Sea Waybill by the Merchant.</p> <p>This non-negotiable Sea Waybill, which is issued instead of a Bill of Lading at the Merchant's request, is not a document of title to the Goods. Otherwise the contract evidenced by this Sea Waybill is deemed to be a contract as defined in Article 1 (b) of the Hague Rules. Carrier is to exercise due care ensuring that delivery is made to the Consignee or his authorised representative. However, the Carrier shall not be liable for misdelivery, unless caused by the Carrier's negligence.</p>
-------------------------------	---

* (only when document used as Combined Transport S/W.B (see clause 1 overleaf))	Freight payable at Hamburg	Place and date of issue _____
		Signed for _____ as Carrier by _____ As agent(s) only to the Carrier

**International Convention for the Unification of Certain Rules of Law
relating to Bills of Lading ("Hague Rules")
(Brussels, 25 August 1924)**

The President of the German Republic, the President of the Argentine Republic, His Majesty the King of the Belgians, the President of the Republic of Chile, the President of the Republic of Cuba, His Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Spain, the Head of the Estonian State, the President of the United States of America, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Most Supreme Highness the Governor of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Latvian Republic, the President of the Republic of Mexico, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Peru, the President of the Polish Republic, the President of the Portuguese Republic, His Majesty the King of Romania, His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, His Majesty the King of Sweden, and the President of the Republic of Uruguay,

HAVING RECOGNIZED the utility of fixing by agreement certain uniform rules of law relating to bills of lading,

HAVE DECIDED to conclude a convention with this object and have appointed the following Plenipotentiaries:

WHO, duly authorized thereto, have agreed as follows:

Article I

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

- (a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) "Goods" includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.
- (d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article II

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article III

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

- (a) Make the ship seaworthy.
- (b) Properly man, equip and supply the ship.
- (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c).

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article IV

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

(d) Act of God.

(e) Act of war.

(f) Act of public enemies.

(g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.

(h) Quarantine restrictions.

(i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.

(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.

(k) Riots and civil commotions.

(l) Saving or attempting to save life or property at sea.

(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.

(n) Insufficiency of packing.

(o) Insufficiency or inadequacy of marks.

(p) Latent defects not discoverable by due diligence.

(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other

currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damage and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article V

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article VI

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article VII

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article VIII

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article IX

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article X

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

Article XI

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a procès-verbal signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister of Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the procès-verbal relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article XII

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article XIII

The High Contracting Parties may at the time of signature, ratification or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory

under their sovereignty or authority.

Article XIV

The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the protocol recording such deposit.

As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article XV

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article XVI

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

DONE at Brussels, in a single copy, August 25th, 1924.

CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

(assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, modificada pelo Protocolo de Haia, assinado em Haia em 28 de Setembro de 1955 e alterada pelo Protocolo N.º 4 de Montreal de 1975.

(Dec. Lei n.º 26.706, de 20/6/36, Dec. Lei n.º 45 069, de 12/6/63 e Decreto n.º 96/81, de 24 de Julho)

O texto a seguir transcrito já integra as alterações (em itálico) introduzidas pelo Protocolo n.º 4, em vigor na ordem jurídica internacional desde 14/06/1998 e aplicável apenas entre os países (origem/destino) que o tenham ratificado.

*O Protocolo está, actualmente – Janeiro de 2001 – ratificado por 60 países entre os quais Portugal.
(Lista completa no final)*

CAPÍTULO I

Objecto – Definições

ARTIGO 1.º

1. A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efectuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos efectuados por aeronave por uma empresa de transportes aéreos.
2. Para o efeito da presente Convenção, é considerado transporte internacional todo o transporte no qual, de acordo com o que foi estipulado pelas Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, quer haja ou não interrupções de transporte ou transbordo, estejam situados quer no território de duas Altas Partes Contratantes, quer apenas no território de uma Alta Parte Contratante, se previu uma escala no território de um ou de outro Estado, mesmo que este Estado não seja uma Alta Parte Contratante. O transporte entre dois pontos dentro do território de uma única Alta Parte Contratante sem uma escala estabelecida no território do outro Estado não será considerado transporte internacional para os efeitos da presente Convenção.
3. O transporte que tenha que ser executado por vários transportes aéreos sucessivos constituirá, para a aplicação da presente Convenção, um transporte único quando tenha sido considerado pelas Partes como uma única operação, quer tenha sido objecto de um único contrato ou de uma série de contratos e não perde o seu carácter internacional pelo facto de que um só contrato ou uma série de contratos devam executar-se integralmente no território do mesmo Estado.

ARTIGO 2º

1. A Convenção aplica-se aos transportes efectuados pelo Estado ou outras pessoas jurídicas de direito público, nas condições previstas no artigo 1º.
2. *No transporte de remessas postais, o transportador não é responsável senão perante a administração postal competente, de acordo com as normas aplicáveis às relações entre os transportadores e as administrações postais.*
3. *Ressalvado o disposto no n.º 2 do presente artigo, as disposições da presente Convenção não se aplicarão ao transporte de remessas postais.*

CAPÍTULO II

Títulos de Transporte

SECÇÃO I

Bilhete de Passagem

ARTIGO 3º

1. No transporte de passageiros deverá entregar-se um bilhete de passagem que contenha:
 - a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
 - b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma Alta Parte Contratante e se foram previstas uma ou mais escalas no território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;
 - c) Um aviso indicando que, se os passageiros realizam uma viagem cujo ponto final de destino ou uma escala se encontram noutro país sem ser o de partida, o seu transporte poderá ser regulado pela Convenção de Varsóvia, a qual na maioria dos casos limita a responsabilidade da entidade transportadora em caso de morte ou de danos corporais, bem assim como no caso de perda ou de deterioração das bagagens.
2. O bilhete de passagem faz fé, salvo prova em contrário da conclusão e das condições do contrato de transporte. A falta, a irregularidade ou a perda do bilhete não afectam nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às normas da presente Convenção. Contudo se, com o consentimento da entidade transportadora, o passageiro embarca sem que lhe tenha sido entregue um bilhete de passagem ou se este bilhete não inclui o aviso exigido na alínea 1 c) do presente artigo, a entidade transportadora não terá o direito de fazer valer as disposições do artigo 22º.

SECÇÃO II

Boletim de bagagens

ARTIGO 4º

1. No transporte de bagagens registadas deverá entregar-se um boletim de bagagem que, se não for emitido juntamente com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do artigo 3º., alínea 1), ou se não for incorporado no mesmo bilhete, deverá conter:
 - a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
 - b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma única Alta Parte Contratada e se foram previstas uma ou mais escalas num território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;
 - c) Um aviso indicando que, se o transporte cujo ponto final de um destino ou uma escala se encontra num outro país que não seja o país de partida, esse transporte pode ser regulado pela Convenção de Varsóvia que, na maioria dos casos, limita a responsabilidade transportadora em casos de perda ou de deterioração das bagagens.

2. O boletim de bagagem faz fé, até prova em contrário, do registo das bagagens e das condições do contrato de transporte. A falta, a irregularidade ou perda do boletim não afecta nem a existência, nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às normas da presente Convenção. Contudo, se a entidade transportadora aceita guardar as bagagens sem que tenha sido entregue um boletim de bagagem, ou se este, no caso de não ser emitido em conjunto com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do artigo 3º., alínea 1 c), ou não esteja incorporado nesse bilhete não comporte o aviso exigido na alínea 1, a referida entidade transportadora não terá o direito de fazer as disposições do artigo 22º., parágrafo 2.

SECÇÃO III

Documentação relativa às mercadorias

ARTIGO 5º

1. *Para o transporte de mercadorias será emitida uma carta de porte aéreo.*
2. *O emprego de qualquer outro meio donde conste a informação relativa ao transporte a executar poderá, com o consentimento do expedidor, substituir a emissão da carta de porte aérea. Se esses outros meios forem utilizados, o transportador, se o expedidor o solicitar, entregará a este um recibo da mercadoria que permita a identificação do embarque e o acesso à informação contida no registo conservado por esses outros meios.*
3. *A impossibilidade de utilizar, nos pontos de trânsito e de destino, outros meios que permitam verificar as informações relativas ao transporte, mencionados no n.º 2 do presente artigo, não dará ao transportador o direito de recusar a aceitação das mercadorias que devam ser transportadas.*

ARTIGO 6º

- 1 – A carta de porte aéreo é passada pelo expedidor em três exemplares originais.
- 2 – O primeiro exemplar levará a indicação “para o transportador” e é assinado pelo expedidor. O segundo exemplar levará a indicação “para o destinatário” e é assinado pelo expedidor e pelo transportador. O terceiro exemplar é assinado pelo transportador e por ele entregue ao expedidor após a aceitação da mercadoria.
- 3 – A assinatura do transportador e a do expedidor podem ser impressas ou substituídas por um carimbo.
- 4 – Se a pedido do expedidor, o transportador passa a carta de porte aéreo, é considerado, até prova em contrário, como agindo por conta do expedidor.

ARTIGO 7º

Quando há mais de um volume:

- a) O transportador de mercadorias tem o direito de pedir ao expedidor a passagem de cartas de porte aéreo diferentes;
- b) O expedidor tem o direito de pedir ao transportador a entrega de diferentes recibos, quando sejam utilizados outros meios previstos no n.º 2 do artigo 5º.

ARTIGO 8º

A carta de porte aéreo e o recibo da mercadoria devem conter:

- a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
- b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma só Alta Parte Contratante e se uma ou várias escalas estiverem previstas no território de um outro Estado, a indicação de uma dessas escalas;
- c) A indicação do peso das mercadorias.

ARTIGO 9º

O incumprimento das disposições dos artigos 5º a 8º não afectará nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a regular-se pelas normas da presente Convenção, incluindo as relativas à limitação de responsabilidade.

ARTIGO 10º

- 1 – O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações relativas à mercadoria inscritas por ele ou em seu nome na carta de porte aéreo, assim como por aquelas que são fornecidas e feitas por ele ou em seu nome ao transportador para que sejam inscritas no recibo da mercadoria ou para que se incluam no registo conservado por outros meios previstos no n.º 2 do artigo 5º.
- 2 – O expedidor assume a responsabilidade por qualquer prejuízo sofrido pelo transportador ou por qualquer outra pessoa em relação à qual o transportador seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.
- 3 – Sob reserva das disposições dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, o transportador assume a responsabilidade por qualquer prejuízo sofrido pelo expedidor ou por qualquer outra pessoa em relação à qual o expedidor seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas inscritas por ele ou em seu nome no recibo da mercadoria ou no registo conservado por outros meios previstos no n.º 2 do artigo 5º.

ARTIGO 11º

- 1 – Tanto a carta de porte aéreo como o recibo da mercadoria fazem fé, até prova em contrário, da conclusão do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições do transporte neles contidas.
- 2 – Todas as indicações da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria relativas ao peso, dimensões e embalagens da mercadoria, assim como ao número de volumes, fazem fé, até prova em contrário; as relativas à quantidade, volume e estado da mercadoria não fazem prova contra o transportador, salvo se a verificação tiver sido por ele feita na presença do expedidor e anotada na carta de porte aéreo ou se se tratar de indicações relativas ao estado aparente da mercadoria.

ARTIGO 12º

- 1 – O expedidor tem o direito, com a condição de executar todas as obrigações resultantes do contrato de transporte, de dispor da mercadoria, já retirando-a no aeródromo de partida ou de destino, já retendo-a durante a viagem por ocasião de uma aterragem, já fazendo-a entregar no lugar de destino ou durante a viagem a pessoa diferente do destinatário inicialmente designado, já pedindo o seu retorno ao aeródromo de partida, desde que o exercício desse direito não traga prejuízo nem ao transportador nem aos outros expedidores e com obrigação de reembolsar as despesas daí resultantes.
- 2 – No caso de ser impossível a execução das ordens do expedidor, o transportador deve imediatamente avisá-lo.
- 3 – Se o transportador se conforma com as ordens de disposição do expedidor, sem exigir a produção do exemplar da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria entregue a este, será responsável, salvo o seu recurso contra o expedidor, pelo prejuízo que este facto pode causar àquele que regularmente se encontra de posse da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria.
- 4 – O direito do expedidor cessa no momento em que começa o do destinatário, conforme o artigo 13º. Se, todavia, o destinatário recusa a mercadoria, ou não pode ser alcançada, o expedidor readquire o seu direito de disposição.

ARTIGO 13º

- 1 – Salvo se o expedidor tiver exercido o seu direito nos termos do artigo 12º, o destinatário tem o direito, desde a chegada da mercadoria ao ponto de destino, de pedir ao transportador que lhe entregue a mercadoria mediante o pagamento do montante dos créditos e mediante a execução das condições de transporte.
- 2 – Salvo estipulação em contrário, o transportador deve avisar o destinatário logo que a mercadoria chegue.
- 3 – Se a perda da mercadoria é reconhecida pelo transportador ou se, expirado o prazo de sete dias depois da data em que deveria chegar, a mercadoria não chegou, fica o destinatário autorizado a fazer valer contra o transportador os direitos resultantes do contrato de transporte.

ARTIGO 14º

O expedidor e o destinatário podem fazer valer todos os direitos que lhe são respectivamente conferidos pelos artigos 12º e 13º, cada um em seu próprio nome, quer o façam no seu próprio interesse quer no interesse de outrém, com a condição de executarem as obrigações que o contrato de transporte impõe.

ARTIGO 15º

1. *Os artigos 12º, 13º e 14º, não afectam nem as relações do expedidor e do destinatário entre si, nem as relações de terceiros cujos direitos provêm já do transportador, já do destinatário.*
- 2 – *Todas as cláusulas derogando as estipulações dos artigos 12º, 13º e 14º devem ser inscritas na carta de porte aéreo ou no recibo da mercadoria.*

ARTIGO 16º

- 1 – *O expedidor é obrigado a fornecer as informações e a juntar os documentos que, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, sejam necessários ao cumprimento das formalidades aduaneiras, administrativas ou policiais. O expedidor é responsável para com o transportador por todos os prejuízos que possam resultar da ausência, insuficiência ou irregularidade dessas informações e documentos, salvo em caso de culpa por parte do transportador ou dos seus propositos.*
- 2 – *O transportador não está obrigado a verificar a exactidão ou suficiência dessas informações e documentos.*

CAPÍTULO III

Responsabilidades do transportador

ARTIGO 17º

O transportador é responsável pelo prejuízo superveniente em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um viajante quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque.

ARTIGO 18º

- 1 – *O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de bagagens registadas quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.*
- 2 – *O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de mercadorias quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.*
- 3 – *Todavia, o transportador não será responsável se provar que a destruição, perda ou avaria da mercadoria se deve exclusivamente a um ou mais dos seguintes factos:*
 - a) *Natureza ou vício próprio da mercadoria;*
 - b) *Embalagem defeituosa da mercadoria por uma pessoa diferente do transportador ou dos seus propositos;*
 - c) *Acto de guerra ou conflito armado;*
 - d) *Acto de autoridade pública executado em conexão com a entrada, saída ou trânsito da mercadoria.*

- 4 – *O transporte aéreo, para os efeitos das alíneas anteriores, compreende o período durante o qual as bagagens ou mercadorias se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo de uma aeronave, quer em qualquer outro lugar, em caso de aterragem fora de um aeródromo.*
- 5 – *O período de transporte aéreo não compreende nenhum transporte terrestre, marítimo ou fluvial efectuado fora de um aeródromo. Todavia, quando um tal transporte é efectuado em execução do contrato de transporte aéreo para efeito de carregamento, entrega ou transbordo, presume-se, salvo prova em contrário, que qualquer dano resulta de um facto sobrevindo durante o transporte aéreo.*

ARTIGO 19º

O transportador é responsável pelo prejuízo dum atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagens ou mercadorias.

ARTIGO 20º

No transporte de passageiros e de bagagens e em caso de dano resultante de atraso no transporte de mercadorias, o transportador não é responsável se prova que ele e os seus propositos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhe era impossível tomá-las.

ARTIGO 21º

- 1 – *No transporte de passageiros e de bagagens, se o transportador fizer a prova de que foi culpa da pessoa lesada que causou o dano ou para ele contribuiu, o tribunal poderá, de harmonia com as disposições da sua própria lei, afastar ou atenuar a responsabilidade do transportador.*
- 2 – *No transporte de mercadorias, o transportador é exonerado, no todo ou em parte, da sua responsabilidade se fizer a prova de que foi a culpa da pessoa que reclama a indemnização ou da pessoa de quem ela faz derivar os seus direitos que causou o dano ou para ele contribuiu.*

ARTIGO 22º

- 1 – No transporte de pessoas a responsabilidade da entidade transportadora relativa a cada passageiro é limitada à quantia de duzentos e cinquenta mil francos. No caso em que, segundo a lei do tribunal que se ocupa do assunto, a indemnização pode ser fixada em forma de pagamentos periódicos, o capital desses pagamento não pode ultrapassar esse limite. Contudo, por acordo especial com a entidade transportadora, o passageiro poderá fixar um limite de responsabilidade mais elevado.
- 2 –
 - a) No transporte de bagagens registadas, a responsabilidade da entidade transportadora não poderá exceder duzentos e cinquenta francos por quilo, salvo se houver declaração especial do valor, feita pelo expedidor no momento da entrega do volume à entidade transportadora e mediante o pagamento de uma taxa suplementar, caso seja necessário. Neste caso a entidade transportadora será obrigada a pagar até ao montante da soma declarada, a menos que se prove que esta é superior ao valor real no momento da entrega;

- b) *No transporte de mercadorias, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 17 direitos especiais de saque por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feito pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Nesse caso, será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.*
- c) Em caso de perda, avaria ou detenção de uma parte das bagagens registadas ou das mercadorias ou de qualquer objecto que elas contenham, somente será considerado o peso total do ou dos volumes em causa para determinação do limite da responsabilidade da entidade transportadora. Contudo, quando a perda, avaria ou detenção de uma das partes das bagagens registadas ou das mercadorias ou de um objecto aí contido afecta o valor de outros volumes compreendidos no mesmo boletim da bagagem ou na mesma guia de transporte aéreo, o peso total desses volumes será tomado em consideração para determinar o limite da responsabilidade.
- 3 – No que diz respeito aos objectos que o passageiro conserva à sua guarda, a responsabilidade da entidade transportadora não excede cinco mil francos por passageiro.
- 4 – Os limites fixados pelo presente artigo não têm por efeito tirar ao tribunal a faculdade de conceder além disso, conforme as suas próprias leis, uma quantia corresponde à totalidade ou a uma parte dos custos e outras despesas do processo em que incorre o requerente. A disposição precedente não se aplica quando o montante de indemnização concedida, à exclusão dos custos e outras despesas do processo, não ultrapassa a soma que a entidade transportadora ofereceu por escrito ao requerente num prazo de seis meses a contar do facto que causou os danos ou antes da instauração do processo, se esta for posterior a este prazo.
- 5 – As quantias indicadas em francos no presente artigo são consideradas como referentes a uma unidade monetária constituída por sessenta e cinco miligramas e meio de ouro de lei de noventa milésimas. Estas quantias podem ser convertidas em qualquer moeda nacional, em números redondos. A conversão destas quantias noutras moedas nacionais que não sejam moeda-ouro efectuar-se-á, em caso de processo judicial, de acordo com o valor-ouro dessas moedas na data do julgamento.
- 6 – *As quantias indicadas em direitos especiais de saque são consideradas em relação ao direito especial de saque tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão dessas quantias em moedas nacionais efectuar-se-á, em caso de instância judicial, segundo o valor dessas moedas expresso em direitos especiais de saque à data da sentença.*

O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional é calculado segundo o método de valoração utilizado pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença para as suas próprias operações e transacções.

O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado segundo o método determinado por essa Alta Parte Contratante .

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permita aplicar a disposição da alínea b) do n.º 2 do artigo 22º podem, no momento da ratificação ou da adesão ou posteriormente, declarar que o limite de responsabilidade do transportador nas acções judiciais propostas no seu território é fixado na quantia de duzentas e cinquenta unidades monetárias por quilograma, correspondendo esta unidade monetária a 65,5 mg de ouro fino de $\frac{900}{1000}$. Esta quantia pode ser convertida em moeda nacional em números redondos. A conversão desta quantia em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado interessado.

ARTIGO 23º

- 1 – Toda a cláusula tendente a exonerar o transportador da sua responsabilidade ou estabelecer um limite inferior ao que está fixado na presente Convenção é nula e de nenhum efeito, mas a nulidade dessa cláusula não envolve a nulidade do contrato, que continua sujeito às disposições da presente Convenção.
- 2 – A alínea 1 do presente artigo não se aplica às cláusulas referentes à perda ou dano resultante da natureza ou de defeito próprio das mercadorias transportadas.

ARTIGO 24º

- 1 – No transporte de passageiros e de bagagens, qualquer acção de responsabilidade, qualquer que seja o seu fundamento, só pode ser exercida nas condições e com os limites previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação das pessoas com legitimidade para a acção e dos seus direitos respectivos.
- 2 – No transporte de mercadorias, qualquer acção de responsabilidade, qualquer que seja o seu fundamento, quer se fundamente na presente Convenção, quer num contrato ou acto ilícito ou em qualquer outra causa, não pode ser exercida senão nas condições e com os limites de responsabilidade previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação das pessoas com legitimidade para a acção e dos seus direitos respectivos. Estes limites de responsabilidade constituem limites máximos e não podem ser ultrapassados quaisquer que sejam as circunstâncias que estejam na origem da responsabilidade.

ARTIGO 25º

No transporte de passageiros e de bagagens, os limites de responsabilidade previstos no artigo 22º não se aplicam se se provar que o dano resulta de acto ou omissão do transportador ou dos seus propositos, quer com a intenção de provocar dano, quer temerariamente e com a consciência de que o dano resultaria provavelmente de um acto ou omissão, contando que, no caso de acto ou omissão dos propositos, terá também de se provar que estes agiram no exercício das suas funções.

ARTIGO 25º-A

- 1 – Se é intentada uma acção contra um agente da entidade transportadora por danos a que se refere a presente Convenção, esse agente, se provar que agiu no exercício das suas funções, poderá fazer valer os limites de responsabilidade que a entidade transportadora pode invocar em virtude do artigo 22º.
- 2 – O montante total da indemnização que neste caso se pode obter da entidade transportadora e dos seus agentes não deve ultrapassar os citados limites.
- 3 – *No transporte de passageiros e de bagagens, as disposições dos nºs 1 e 2 do presente artigo não se aplicam se se provar que o dano resulta de um acto ou omissão do proposto, seja com a intenção de provocar o dano, seja temerariamente e com consciência de que o dano resultaria provavelmente desse acto ou omissão.*

ARTIGO 26º

- 1 – O recebimento das bagagens e mercadorias pelo destinatário sem protesto constituirá presunção, salvo em contrário, de que as mercadorias foram entregues em bom estado e de harmonia com o título de transporte.
- 2 – Em caso de deterioração, o destinatário deve apresentar à entidade transportadora uma reclamação, logo após a descoberta da mencionada deterioração ou, o mais tardar, num prazo de sete dias para as bagagens e de catorze dias para as mercadorias, a contar da data da sua entrega. Em caso de atraso, a reclamação deverá ser feita o mais tardar, vinte e um dias depois do dia em que a bagagem ou a mercadoria terão sido entregues ao destinatário.
- 3 – Todo o protesto deve ser feito por reserva no título de transporte ou por outro escrito expedido no prazo previsto para esse protesto.
- 4 – Na falta de protesto dentro dos prazos previstos, todas as acções contra o transportador são irrecebíveis, salvo o caso de fraude por parte deste.

ARTIGO 27º

Em caso de morte do devedor, a acção de responsabilidade, nos limites previstos pela presente Convenção, exerce-se contra os seus sucessores.

ARTIGO 28º

- 1 – A acção de responsabilidade deve ser intentada, à escolha do autor, no território de uma das Altas Partes Contratantes, quer no tribunal do domicílio do transportador, da sede principal da sua exploração ou do lugar onde ele possui um estabelecimento por intermédio do qual o contrato foi concluído, quer no tribunal do lugar de destino.
- 2 – O processo será regulado pela lei do tribunal competente.

ARTIGO 29º

- 1 – A acção de responsabilidade deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou no dia em que a aeronave deveria Ter chegado ou da interrupção do transporte.
- 2 – A forma de contagem do prazo é determinada pela lei do tribunal competente.

ARTIGO 30º

- 1 – Nos casos de transporte regulados pela definição da alínea 3) do artigo 1º., a executar por diversos transportadores sucessivos, cada transportador que aceita viajantes, bagagens ou mercadorias fica sujeito às regras estabelecidas por esta Convenção e é considerado uma das partes contratantes do contrato de transporte, no que esse contrato se refira à parte do transporte efectuado sob a sua fiscalização.
- 2 – No caso de um tal transporte, o viajante ou os seus representantes não poderão recorrer senão contra o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual se produziu o acidente ou o atraso, salvo o caso de o primeiro transportador, por expressa estipulação ter assumido a responsabilidade por toda a viagem.
- 3 – Se se trata de bagagens ou de mercadorias, o expedidor terá recurso contra o primeiro transportador e o destinatário que tem direito à entrega contra o último e, um e outro poderão, além disso, actuar contra o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual se produziram a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis para com o expedidor e o destinatário.

ARTIGO 30º-A

A presente Convenção não prejudica de qualquer modo a questão de saber se a pessoa considerada responsável, de acordo com as suas disposições, tem ou não o direito de regresso contra qualquer outra pessoa.

CAPÍTULO IV

Disposições relativas aos transportes combinados

ARTIGO 31º

- 1 – No caso de transportes combinados efectuados parte por via aérea e parte por qualquer outro meio de transporte, as estipulações da presente Convenção não se aplicam senão ao transporte aéreo e desde que este obedeça às condições do artigo 1.º.
- 2 – Nada na presente Convenção impede as partes, no caso de transportes combinados, de inserir no título de transporte aéreo condições relativas a outros meios de transporte, contando que as estipulações da presente Convenção sejam respeitadas no que diz respeito ao transporte por via aérea.

CAPÍTULO V

Disposições gerais e finais

ARTIGO 32º

São nulas todas as cláusulas do contrato de transporte e todas as convenções particulares anteriores ao prejuízo pelas quais as partes tenham derogado as regras da presente Convenção quer por uma determinação da lei aplicável, quer por uma modificação das leis de competência. Todavia, no transporte de mercadorias as cláusulas de arbitragem são admitidas, dentro dos limites da presente Convenção, quando a arbitragem deve efectuar-se nos lugares de competência dos tribunais previstos no artº 28.º, alínea 1).

ARTIGO 33º

Sob reserva do disposto no n.º 3 do artigo 5º, nada na presente Convenção pode impedir o transportador de recusar a conclusão de um contrato de transporte ou de estabelecer regulamentos que não estejam em contradição com as disposições da presente Convenção.

ARTIGO 34º

As disposições dos artigos 3º a 8º, inclusive, relativas aos títulos de transporte, não se aplicam ao transporte efectuado em circunstâncias extraordinárias fora de toda a operação normal de exploração aérea.

ARTIGO 35º

Quando na presente Convenção se fala de dias, trata-se de dias correntes e não de dias úteis.

ARTIGO 36º

A presente Convenção é redigida em francês, num só exemplar, que ficará depositado nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Polónia e de que uma cópia autenticada será transmitida por solicitude do Governo Polaco ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

ARTIGO 37º

1 – A presente Convenção será ratificada. Os instrumentos de ratificação serão depositados nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Polónia, que notificará o depósito ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

2 – Desde que a presente Convenção tenha sido ratificada por cinco das Altas Partes Contratantes entrará em vigor entre elas no nonagésimo dia depois do depósito da Quinta ratificação. Posteriormente entrará em vigor entre as Altas Partes Contratantes que a tiverem ratificado e a Alta Parte Contratante que depositar o seu instrumento de ratificação no nonagésimo dia após o seu depósito.

3 – Pertencerá ao Governo da República da Polónia notificar ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes a data da entrada em vigor da presente Convenção, assim como a data do depósito de cada ratificação.

ARTIGO 38º

1 – A presente Convenção, depois da sua entrada em vigor, ficará aberta à adesão de todos os Estados.

2 – A adesão será efectuada por notificação dirigida ao Governo da República Polaca, que dela dará conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

3 – A adesão produzirá os seus efeitos a partir do nonagésimo dia seguinte ao da notificação feita ao Governo da República da Polónia.

ARTIGO 39º

1 – Cada uma das Altas Partes Contratantes poderá denunciar a presente Convenção por notificação feita ao governo da República da Polónia que dela dará imediato conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

2 – A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a notificação da denúncia e somente em relação à parte que a ela tenha procedido.

ARTIGO 40º

1 – As Altas Partes Contratantes poderão, no momento da assinatura, do depósito das ratificações ou da sua adesão, declarar que a aceitação que dão à presente Convenção não se aplica a todas ou a parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato ou a qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade ou a qualquer outro território sob suserania.

2 – Poderão por consequência, aderir posteriormente em separado em nome de todos ou de parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania excluídos assim da sua declaração inicial.

3 – Poderão também, conformando-se com as suas disposições, denunciar a presente Convenção separadamente ou por todos ou por parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania.

ARTIGO 40º-A

1 – No artigo 37º, alínea 2, e no artigo 40º, alínea 1, a expressão Alta Parte Contratante significa Estado. Em todos os outros casos a expressão Alta Parte Contratante significa um estado cuja ratificação ou adesão à Convenção tenha entrado em vigor e cuja denúncia da mesma não tenha tido efeito.

2 – Para os efeitos da Convenção, a palavra território significa não somente o território metropolitano de um Estado, mas também os territórios cujas relações exteriores sejam da responsabilidade desse Estado.

ARTIGO 41º

Cada uma das Altas Partes Contratantes terá a faculdade, decorridos dois anos após a entrada em vigor da presente Convenção, de promover a reunião de uma nova Conferência internacional com o fim de procurar os melhoramentos que possam ser introduzidos na presente Convenção.

Dirigir-se-à para esse fim ao Governo da República Francesa que tomará as medidas necessárias para preparar essa Convenção.

A presente Convenção, feita em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929, ficará aberta à assinatura até 31 de Janeiro de 1930.

LISTA DOS PAÍSES À DATA DE JANEIRO DE 2002

QUE RATIFICARAM O PROTOCOLO N.º 4 DE MONTREAL

Argentina	Australia	Azerbaijan	Bahrain
Barbados	Belgium	Bosnia e Herzegovina	Brazil
Canada	Chile	Colombia	Croatia
Cyprus	D.R.Congo	Denmark	Ecuador
Egypt	Estonia	Ethiopia	F.R.Yugoslavia
Finland	France	Ghana	Creece
Guatemala	Guinea	Honduras	Hungary
Ireland	Israel	Italy	Japan
Jordan	Kenya	Kuwait	Lebanon
Mauritius	Morocco	Nauru	New Zeland
Netherlands	Niger	Norway	Oman
Portugal	Qatar	Senegal	Singapore
Slovenia	Spain	Sweden	Switzerland
R.Macedonia	Togo	Turkey	United Arab Emirates
United Kingdom	United States	Uzbekistan	Venezuela

SEGURO DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS

Em regra, a contratação do seguro de transporte da mercadoria (*seguro da carga*) só é efetuada pelo transitário desde que expressamente solicitada pelos clientes, constituindo uma exceção à oferta normal de serviços e, como tal, sujeita ao pagamento do respetivo prémio.

Refira-se que este seguro é especialmente importante para a parte que assume os riscos pelas perdas e avarias, de acordo com as regras INCOTERMS acordadas no contrato de compra e venda internacional das mercadorias, exigindo nas regras CIP ou CIF que seja contratada a cobertura mínima de seguro -Cláusula C "Institute Cargo Clauses"

É de salientar, por outro lado, que a responsabilidade das empresas transitárias (artº 15º nº 2 do DL 255/99 de 7 de Julho) é limitada nos termos da que vier a **caber ao modo de transporte subcontratado**, pelo que só, e apenas, em caso comprovado de responsabilidade do transportador que executou materialmente o transporte é que a empresa transitária assume a responsabilidade por perdas ou avarias.

Essa limitação resulta da Lei e Convenções Internacionais aplicáveis (*Convenção CMR, Convenção de Varsóvia/Montreal, Convenção de Bruxelas*) sendo esses valores aproximadamente os seguintes:

- Transporte Rodoviário cerca de 10,00€/quilo;
- Transporte Aéreo cerca de 21,00€/quilo;
- Transporte Marítimo 498,80€ por volume ou unidade de carga, conforme o que estiver descrito no BL;

Excetuam-se os casos em que haja "Valor Declarado" para transporte, ou "Interesse Especial na Entrega", ou quando o valor comercial das mercadorias for inferior a estes limites.

ATENÇÃO:

NOS CASOS EM QUE A RESPONSABILIDADE PELOS DANOS E AVARIAS À MERCADORIA LHE COUBER POR FORÇA DO CONTRATO DE COMPRA E VENDA, NÃO TRANSPORTE A SUA MERCADORIA SEM SEGURO! INFORME-SE COM O SEU TRANSITÁRIO ASSOCIADO DA APAT.

NOTAS SOBRE A ATIVIDADE TRANSITÁRIA

Os transitários são empresas especializadas na prestação de serviços de natureza logística e operacional abrangendo, entre outras atividades, o planeamento e a organização do transporte de mercadorias a nível internacional e nacional, bem como a execução das formalidades e trâmites relacionados com a gestão dos fluxos de bens ou mercadorias.

Os transitários exercem a sua atividade apoiados numa rede de agentes a nível mundial, acompanhando em permanência o fluxo das mercadorias de forma a garantir a fiabilidade, a segurança e a rapidez da entrega em qualquer parte do mundo, dispondo para isso de modernos meios de comunicação com recurso às tecnologias de última geração.

O exercício da atividade transitária está obrigatoriamente sujeito a licenciamento prévio, através de Alvará concedido pelo IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres IP, nos termos do DL 255/99 de 7 de Julho, mediante o preenchimento de diversos requisitos, onde destacamos:

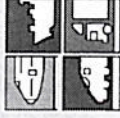
- Capacidade financeira (*capital social mínimo de 50.000,00€*);
- Capacidade técnico-profissional e idoneidade
- Seguro de responsabilidade civil.

A Associação dos Transitários de Portugal (APAT) é a única organização em Portugal com legitimidade para filiar as empresas que exercem a atividade transitária, titulares de Alvará concedido pelo Organismo da Tutela.

Para mais esclarecimentos consulte a página www.apat.pt, ou contacte apatlis@apat.pt.

UTILIZE APENAS TRANSITÁRIOS LICENCIADOS ASSOCIADOS DA APAT

UM ESPECIALISTA EM QUEM PODE CONFIAR!



EXW

FCA

CPT

CIP

DAT

DAP

DDP

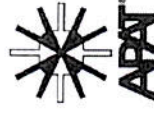


FAS

FOB

CFR

CIF



ASSOCIAÇÃO DOS TRANSITÁRIOS DE PORTUGAL

Sede:

Av. Duque de Ávila, 9 - 1000-138 Lisboa
www.apat.pt - Tel.: 213 187 100 - Email: apatlis@apat.pt

Delegação:

Av. Mário Brito, 4170 S. 106 - 4455-491 Perafita
 Edif. CDO - Tel.: 229 962 329 - Email: apatnorte@apat.pt

Quadro resumo das Regras INCOTERMS® 2010 aplicáveis, desde 1 de Janeiro de 2011, à relação contratual entre Vendedor e Comprador, assinalando com precisão o ponto de transferência do risco de perdas e danos na mercadoria do vendedor para o comprador.

Principais diferenças entre os INCOTERMS 2000 e as Regras INCOTERMS® 2010:

- Divisão das regras em 2 classes (Regras para qualquer modo de transporte e Regras aplicáveis apenas a transporte marítimo e por vias navegáveis);
- Abolição dos Incoterms DAF - DES - DEQ e DDU e introdução das novas Regras DAT e DAP, reduzindo-se assim para 11 Regras;
- Abolição do conceito de "amurada do navio" na regra FOB, passando a entrega a estar cumprida apenas quando a carga estiver colocada a bordo do navio.

SO TRANSPORTE MARÍTIMO

APLICÁVEIS A TODOS OS MODOS DE TRANSPORTE

	FÁBRICA	TERMINAL	PORTO DE PARTIDA	NAVIO	PORTO/CAIS/TERMINAL DE DESTINO	LUGAR DE CHEGADA	DESTINO FINAL	VENDEDOR	COMPRADOR
EXW NA FÁBRICA (... lugar designado)	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO e RISCO	<input type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE INTERNACIONAL e RISCO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FCA FRANCO TRANSPORTADOR (... lugar designado)	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CPT PORTE PAGO ATÉ (... lugar de destino designado)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CIP TRANSPORTE E SEGURO PAGOS ATÉ (... lugar de destino designado)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO + Seguro da Mercadoria Para o Transporte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DAT ENTREGUE NO TERMINAL (... lugar de destino designado)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO (Mercadoria descarregada)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO e RISCO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DAP ENTREGUE NO LOCAL (... lugar de destino designado)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO (Mercadoria por descarregar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO e RISCO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DDP ENTREGUE COM DIREITOS PAGOS (... lugar de destino designado)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO + Formalidades Aduaneiras (Mercadoria por descarregar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO e RISCO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FAS FRANCO AO LADO DO NAVIO (... porto de embarque designado)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FOB FRANCO A BORDO (... porto de embarque designado)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CFR CUSTO E FRETE (... porto de destino designado)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CIF CUSTO SEGURO E FRETE (... porto de destino designado)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> CUSTO, TRANSPORTE e RISCO + Seguro da Mercadoria para o Transporte (Mínimo Cláusula C)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

No que respeita à "carga contentorizada" ,por força do local de transferência do risco nas regras FAS e FOB, sugere-se preferencialmente a utilização da regra FCA... Terminal, em vez daquelas regras. Nas regras CIP e CIF o Vendedor obriga-se a contratar o Seguro da mercadoria transportada (seguro da carga), de que é beneficiário o Comprador (mínimo Cláusula C - ICC "Institute Cargo Clauses.")

NOTA: Esta informação relativa às Regras INCOTERMS 2010 não dispensa a consulta da publicação oficial n.º 715 E "INCOTERMS 2010" à venda na Delegação Portuguesa da CCI-ACL Rua Portos de S. Antão, 89 - 1150-266 Lisboa - Tel. 213 463 304 - icc@acl.org.pt e também na APAT, Tel. 213 187 100 - apat@apat.pt

Indica a obrigação de efectuar as formalidades aduaneiras na exportação.

Indica a obrigação de efectuar as formalidades aduaneiras na importação.

Obrigações a cargo do Comprador

Obrigações a cargo do Vendedor

ATENÇÃO:

A escolha da regra INCOTERMS a utilizar depende da vontade das partes e do poder negocial de cada uma delas. Para beneficiar os operadores do comércio internacional em Portugal, sugere-se que: **Comprem "EXW", "FCA", "FAS" ou "FOB"; Vendam "CFR", "CIF", "CIP", "CPT", "DAP", "DAT" ou "DDP"**

Shipper's Name and Address Nome e Endereço do Expedidor	Shipper's Account Number Conta Corrente do Expedidor	Not Negotiable / Não Negociável Air Waybill CARTA DE PORTE AEREO Issued by / Emitida por	Emirates P.O.	BOX	686
--	---	--	-------------------------	-----	-----

Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. As cópias 1, 2 e 3 desta Carta de Porte são originais com o mesmo valor.

3810-083 Aveiro Portugal	Consignee's Name and Address Nome e Endereço do Consignatário	Consignee's Account Number Conta Corrente do Consignatário	<p>If it is agreed that the goods described herein are apparent weight after unloading (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE THEREOF, ALL QUANTITIES MAY BE CARRIED BY ANY OTHER AIRLINES INCLUDING FEEDER AIRLINES, EITHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CARRIERS ARE SPECIFIED AND ONLY IN ACCORDANCE WITH THE SHIPPER AND CARRIER AGREEMENT. THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THIS AGREEMENT AT ALL TIMES IS DEEMED TO BE THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.</p> <p>Ficou acordado que as mercadorias descritas nesta Carta de Porte são aparentes em peso após a descarga (exceto o que for notado) para o transporte SUJEITO ÀS CONDIÇÕES DO CONTRATO CONTRATUAL INVERSO. TODAS AS MERCADORIAS PODEM SER TRANSPORTADAS POR OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE, INCLUSIVE O INTERMEDIÁRIO OU QUALQUER OUTRO TRANSPORTADOR, SALVO INSTRUÇÃO AO CONTRÁRIO EM CONTRÁRIO COM O INTERMEDIÁRIO, DESDE QUE O INTERMEDIÁRIO QUEIRA QUE A OPERAÇÃO SEJA EFETUADA SOB AS MESMAS CONDIÇÕES QUE O TRANSPORTADOR CONTROLAR APLICÁVEL. Como no transporte do peso do peso a informação reportada nos limites de responsabilidade do transportador. O expedidor poderá aumentar esse limite de responsabilidade declarando um valor superior para transporte e pagando uma taxa suplementar, se aplicável.</p>		
-----------------------------	--	---	---	--	--

Issuing Carrier's Agent Name and City Agente do Transportador Emissor, Nome e JOIN THE MOMENT TRANSITÁRIOS EDIFÍCIO HERMES RUA ANTERO DE QUENTAL, 221 SALA 203 - FREIXEIRO 4455-586 MATOSINHOS	Accounting Information / Informações para a Contabilidade
Agent's IATA Code / Código IATA do Agent 64-4 7159/0002	Account No. Nº da Conta Corrente do Agente do Transportador

Airport of Departure (Addr. of First Carrier) Aeroporto de Partida (Endereço do 1º Transportador) e Rota Solicitada LISBOA(LIS)				Reference Number Número de Referência				Optional Shipping Information Informações Adicionais				
To / Para	By / Por	Routing and Destination Rota e Destino	To / Para	By / Por	To / Para	By / Por	Currency Moeda	CHGS Code Código de tarifa	REF VAL Revaloriza ção	OTHER Outros	Declared Value for Carriage Valor declarado para Transporte	Declared Value for Customs Valor Declarado para Alfândega
LIS	EK		DXB	EK	LAD	EK	EUR		X		NVD	NCV
Airport of Destination Aeroporto de Destino		Requested Flight/Date Voo/Dia		Amount of Insurance Valor da Segura		INSURANCE - If Carrier/Reinsurer and user agreement is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked Amount of Insurance. Se o transportador oferecer um seguro, e se tal seguro for pedido pelo usuário de acordo com as condições contrárias, no verso, indicar em números o montante a segurar no campo "Valor da Segura".						
LUANDA(LAD)		L		XXX								

Handling Information / Informações sobre manuseamento

KEEP COOL - 2C 8C- DURING TRANSIT POINT

ICD Exterioridade das Mercadorias	X
--------------------------------------	---

Quantity Qtd	Gross Weight Peso Bruto	kg	Rate Class / Classe de Tarifa	Chargeable Weight Peso Taxável	Rate / Taxa	Total Total	Notes and Customs Code Observações e Código de Mercadorias (incl. Declaração de Importação)
12	4194.00		K Q	4194	1.85	7758.90	FOODSTUFFS * NOT RESTRICTED*
							Vol.: 16.44

Freight Pagamento Original	Weight Charge Taxes	Collect at Destination A Cobrar no Destino	Other Charges / Outros Despesas
7758.90			MYC: 4613.4 SCC: 629.1 CHC: 20 SXC: 12
Total Other Charges Due Agent Total outros Despesas Devidas ao Agente			
Total Collect Charges Due Carrier Total a Cobrar no Destino do Transportador			
5274.50			

Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.
O Expedidor declara que os elementos aqui mencionados estão corretos e que, caso o consignment contiver mercadorias perigosas, as mesmas encontram-se devidamente descritas pelo respectivo nome e em condições adequadas para o transporte aéreo, de acordo com o Regulamento aplicável as Mercadorias Perigosas.

JOIN THE MOMENT TRANSITÁRIOS
EDIFÍCIO HERMES
RUA ANTERO DE QUENTAL, 221
SALA 203 - FREIXEIRO

Signature of Shipper or his Agent / Assinatura do Expedidor ou seu Agente
Cristina Gomes

Total Prepaid Total pago no origem	Total Collect Total a cobrar no destino	2014-08-14 12:32:42	LISBOA(LIS)	EAG1400570
13033.40		Executed on dates Execução em data	at (place) Em (local)	Signature of Issuing Carrier or its Agent Assinatura do Transportador Emissor ou seu Agente
Currency Conversion Rates Câmbio aplicado	CC Charges in Dest. Currency Total a cobrar na Moeda do País de Destino	For Carrier's Use only at Destination Para uso exclusivo do Transportador no Destino		
	Charges at Destination Despesas no Destino	Total Collect Charges Total de Despesas a Cobrar no Destino		

COMUNIDADE EUROPEIA

NRM 14PT00008822767668



DOCUMENTO DE ACOMPANHAMENTO DE EXPORTAÇÃO	Expedidor/Exportador (2) N°		TIPO DE DECLARAÇÃO (1)		Outro ICE (S32)	
	3810-083		EX	A	---	
	PT - PORTUGAL		Formulários (3)		Dec. segur. (S00)	
			001 004		S	
	Destinatário (8) N°		Adições (5)		Total volumes (6)	
	- VIANA		21		12	
AO - ANGOLA		Número de referência (7)		Data de emissão: 2014-		
Declarante/Representante (14) N°		314022 PROC21273-B		Estância aduaneira: PT000088		
[3] LARGO DO CHAFARIZ DE DENTRO, 21 LISBOA 1149038		Cód. método pagamento despesas transporte (S29)		Cód. País Exped./expor. (15)		
Identificação e nacionalidade do meio de transporte à partida (18)		H		a PT a AO		
CAMIAO		Códigos do(s) país(es) da rota (S13)				
Modo transporte		Representante pessoa apresenta decl. sumária (14b) N°				
4 na fronteira (25)						
Localização das mercadorias (30)		Massa bruta (Kg) (35)				
AEX00000442088PT		4193.998				
Estância aduaneira de saída (29)		Número de Selo (S28)				
PT000015						

Volumes e designação das mercadorias (31)	Marcas e números - N°(s) contentor(es) - Quantidades e natureza	
	N.º CHASSIS:	

Adição N°(32)	Quantidade e natureza dos volumes, unidades, marcas e números de volumes (31/1)	Designação das mercadorias (31/2)
1	1115 VOL em 0-PX-Paleta	QUEIJOS RALADOS OU EM PO DE QUALQUER TIPO OUTROS

		04062090.00

	N271 - 2014A/40;N380 - 2014A/40;N740 - 176-8698578;N830 - 1080	---
		1000---

		108.866

		416.700
		90.400

E CONTROLO PELA ESTÂNCIA ADUANEIRA DE EXPEDIÇÃO / EXPORTAÇÃO

CONTROLO PELA ESTÂNCIA DE SAÍDA (K)

Resultado: A2

Selos apostos: Número:

marcas:

Prazo (data limite): 2014-08-24

Data de chegada:

Controlo dos selos:

Observações:



LISTA DE ADIÇÕES - EXPORTAÇÃO

Formulários (3)

002 | 004

Adição Nº(32)	Quantidade e natureza dos volumes, unidades, marcas e números de volumes (31/1)	Designação das mercadorias (31/2)		
Expedidor/Exportador (2)		Destinatário (6)		
Identificação e nacionalidade do meio de transporte à partida (18)		Código das mercad. (33)		
Número de referência único da remessa (7)		Declaração sumária/Documento precedente (40)		
Documentos apresentados/certificados (44/1)		N.º(s) dos contentor(es) (31/3)	Número de selo (S28)	
Referências especiais (44/2)		Regime (37)	Pais de exped.(15a)	Cód.Pais dest (17a)
UNDG (44/4)		Cód. método pagamento despesas transporte (S29)	Valor estatístico (46)	Massa líquida (kg) (38)
2	1115 VOL em 0-PX-Paleta	QUEIJOS (OUTROS)		
		04069099.00		
		1000---	--	31.576
			120.870	26.220
3	1115 VOL em 0-PX-Paleta	Massas aliment?cias recheadas (mesmo cozidas ou preparadas de outro modo) outras		
		19022099.00		
		1000---	--	53.578
			205.080	44.490
4	1115 VOL em 0-PX-Paleta	produtos de padaria outros pao		
		19059030.00		
		1000---	--	77.423
			296.330	64.290
5	1115 VOL em 0-PX-Paleta	PRODUTOS DE PASTELARIA		
		19059090.00		
		1000---	--	3.577
			13.670	2.970
6	1115 VOL em 0-PX-Paleta	Prepara??es para alimenta??o de crian?as, acondicionadas para venda a retalho		
		19011000.00		
		1000---	--	352.177
			1348.060	292.440
7	1115 VOL em 0-PX-Paleta	QUEIJOS OU REQUEIJAO OUTROS		
		04061080.00		
		1000---	--	50.796
			194.440	42.180
8	1115 VOL em 0-PX-Paleta	MANTEIGA PARA BARRAR TEOR IGUAL/SUP 39 P/CENT. INF 60 P/CENT		
		04052010.00		
		1000---	--	61.225
			234.360	50.840



LISTA DE ADIÇÕES - EXPORTAÇÃO

Formulários (3)

003 004

Adição Nº(32)	Quantidade e natureza dos volumes, unidades, marcas e números de volumes (31/1)	Designação das mercadorias (31/2)		
Expedidor/Exportador (2)	Identificação e nacionalidade do meio de transporte à partida (16)	Destinatário (8)	Código das mercad. (33)	
Número de referência único da remessa (7)	Documentos apresentados/certificados (44/1)	Declaração sumária/Documento precedente (40)		
Referências especiais (44/2)	UNDG (44/4)	Cód. método pagamento despesas transporte (S29)	N.º(s) dos contentores (31/3)	Número de selo (S26)
			Regime (37)	Pais de exped.(15a) Cód.Pais dest (17a)
			Tipo de declaração (1)	Valor estatístico (46)
				Massa bruta (kg) (35)
				Massa líquida (kg) (38)
9	1115 VOL em 0-PX-Paleta	SALMAO		
			03054100.00	
	Y927 - S/N		1000---	83.191
			---	69.080
			318.440	
10	1115 VOL em 0-PX-Paleta	MANTEIGA MAGRA MATINAL		
			04051011.00	
			1000---	2923.613
			---	2427.700
			1190.810	
11	1115 VOL em 0-PX-Paleta	OUTROS QUEIJOS SUP A 62 MAS NAO SUP A 72 PORCENTO		
			04069099.00	
			1000---	133.963
			---	111.240
			512.760	
12	1115 VOL em 0-PX-Paleta	PREPARA?OES QUE CONTENAM EXC CARNE DE PERU		
			16023119.00	
			1000---	5.166
			---	4.290
			19.790	
13	1115 VOL em 0-PX-Paleta	ENCHIDOS DA ESPECI SUINA OUTRAS		
			16024290.00	
	Y900 - S/N		1000---	5.672
			---	4.710
			21.700	
14	1115 VOL em 0-PX-Paleta	LOMBOS E RESPECTIVOS PEDA?OS		
			16024911.00	
			1000---	80.253
			---	66.640
			307.180	
15	1115 VOL em 0-PX-Paleta	CARACOIS EXCETO OS DO MAR		
			16055800.00	
			1000---	56.697
			---	47.080
			217.000	



LISTA DE ADIÇÕES - EXPORTAÇÃO

Formulários (3)

004 004

Adição Nº(32)	Quantidade e natureza dos volumes, unidades, marcas e números de volumes (31/1)	Designação das mercadorias (31/2)		
Expedidor/Exportador (2)		Destinatário (8)		
Identificação e nacionalidade do meio de transporte à partida (18)		Código das mercad. (33)		
Número de referência único da remessa (7)		Declaração sumária/Documento precedente (40)		
Documentos apresentados/certificados (44/1)		N.º(s) dos contentores (31/3)	Número de selo (S26)	
Referências especiais (44/2)		Regime (37)	Pais de exped. (15a)	Cód. Pais dest. (17a)
UNDG (44/4)	Cód. método pagamento despesas transporte (S29)	Tipo de declaração (1)	Valor estatístico (46)	Massa bruta (kg) (35)
				Massa líquida (kg) (36)
16	1115 VOL em 0-PX-Paleta	Preparações alimentícias compostas homogeneizadas		

		21042000.00		
	Y900 - S/N		1000---	---
				13.656
				52.290
				11.340
17	1115 VOL em 0-PX-Paleta	MANTEIGA MAGRA MATINAL MENOS 82 PORCENTO		

		04051011.00		
			1000---	---
				61.225
				234.360
				50.840
18	1115 VOL em 0-PX-Paleta	MASSAS OUTRAS		

		19023010.00		
			1000---	---
				23.953
				91.670
				19.890
19	1115 VOL em 0-PX-Paleta	BIQUEIROS		

		03056300.00		
			1000---	---
				11.790
				45.140
				9.790
20	1115 VOL em 0-PX-Paleta	margarina excepto margarinas líquidas outras		

		15171010.00		
			1000---	---
				28.445
				108.890
				23.620
21	1115 VOL em 12-PX-Paleta	CARNES DE ESPECIE SUINA. OUTRAS		

		02101290.00		
			1000---	---
				27.156
				103.950
				22.550

CERTIFICADO DE SEGURO
CERTIFICATE OF INSURANCE

RAMO TRANSPORTES (MERCADORIAS-CARGO INSURANCE)		Ramo / Class TRANSPORTES	Apólice / Policy No. 10847980	Certificado / Certificate No. 277
Nome do Segurado / Name of Insured JOIN THE MOMENT TRANSITARIOS SA On Behalf			Certifica-se que a VICTORIA - Seguros, S.A., seguiu, em Portugal, sob os termos e condições da apólice de número referido, ao Segurado aqui mencionado, as mercadorias e o valor discriminados neste certificado.	
Meio de Transporte / Conveyance Avião	Data de Início / Sailing on 2014-08-04		This is to certify that the VICTORIA - Seguros, S.A., has insured, in Portugal, under the terms and conditions of the referred policy, in the name of this Insured the interest described and valued herein.	
De / From Lisboa, Portugal	Via / To		Este certificado substitui, para todos os efeitos, a apólice original do respectivo seguro, entendendo-se, porém, que o pagamento de qualquer indemnização será somente feito ao Segurado, ou à ordem, perante o endosso competente.	
Para / To Luanda, Angola	Valor Total Seguro / Insured Value 34884.84€		This certificate represents and takes the place of the policy and conveys all the rights of the original policy-holder (for the purpose of collecting any loss or claims) as fully as if the property were covered by a special policy direct to the holder of this certificate.	

MARCAS E NÚMEROS
Marks and Numbers

Factura nº 2014

AWB: 176-8698

DESCRIÇÃO DO(S) OBJECTO(S) SEGURO(S)
Description of Goods
FOODSTUFFS CONSTANTES NA FACTURA 2014

13.) Institute Frozen Meat Clauses (A) - 24 Hours Breakdown de 01.01.1986 (excluindo o ponto 20) - CL324
14.) Cargo ISM Endorsement

RISCOS COBERTOS / INSURED RISKS - Os designados pelos Nos. /Subject to conditions Nos.: 1., 5., 7., 10., 11., 12., 13. & 14.

- | | |
|--|--|
| 1) Institute Cargo Clause (A) 01/01/1982
2) Institute Cargo Clause (B) 01/01/1982
3) Institute Cargo Clauses (C)
4) Institute Cargo Clauses (Air)
5) Institute Replacement Clause
6) Institute Theft, Pilferage and Non-Delivery (Insured Value Clause)
7) Institute Classification Clause 01/01/2001
8) Institute Strikes Clauses (CARGO)
9) Institute War Clauses (CARGO)
10) Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause. 10/11/2003
11.) Cláusula de Produtos Alimentares Congelados "A" (excepto carne) de 01.01.1986
12.) Institute Frozen Food Clauses "A" excluding frozen meat - CL263) | { do/from
Institute
of
London
Underwriters |
|--|--|

VICTORIA-LIQUIDAÇÃO DE SINISTROS / SURVEY AND CLAIM SETTLEMENT.
No caso de PERDA ou DANO compreendidos nos riscos garantidos deve ser dada notícia imediata ao «Comissário de Avarias»: In the event of LOSS OR DAMAGE which may involve a claim under this certificate, immediate notice should be given to and a Survey Report obtained from:

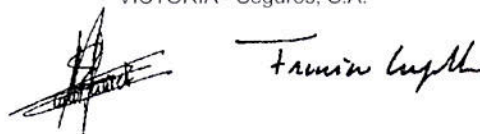
Lugar e data de emissão
Place and date of issue **Perafita, 4/08/2014**

Contra - Assinatura (Endosso)
Counter Signature **Cristina Gomes**

EM CASO DE SINISTRO - PROCEDIMENTOS - VIDE VERSO
CLAIMS PROCEDURE - SEE OVERLAF

Perafita , 04 de Agosto de 20 14

VICTORIA - Seguros, S.A.



VICTORIA - Seguros, S.A.

Anexo D4 – Bill of Lading Empresa Inditex

Shipper

CAIRO, EGYPT

Consignee (if 'Order' state Notify Party and Address)

4455-586 MATOSINHOS
PORTUGAL

Notify Party and Address (leave blank if stated above)
THE SAME

Local Vessel from (Local Port of loading)

Ocean Vessel SARA BORCHARD 128 ALEXANDRIA

Port Of discharge BARCELONA Final destination XXXXXXXXXXXX

BILL OF LADING

B/L No.
BORUBSB
Shipper's Ref.

F/Agent's Ref.

**BORCHARD LINES
LIMITED**



**10 CHISWELL STREET
LONDON, EC1Y 4XY**

Telephone : 020 7628 6961
Fax : 020 7588 1884
Email : headoffice@borlines.com

It is agreed that no responsibility shall attach to the Carrier or his Agents for failure to notify the Consignee of the arrival of the goods.

Marks and Nos; Container No:	Number and Kind of packages: description of goods	Gross Weight	Measurement
MCLU3072290 20 DC Seal no 1721656	1X20' + 3X40 (H.C) CNTR SAID TO CONTAIN TTL : 2461 CARTONS (MCLU 307229/0) S.T.C 353 CARTONS G.W : 4760 KGS	TTL G.W 33490 KGS	
MCLU5026632 40 HC Seal no 1721653	(MCLU 502663/2) S.T.C 950 CARTONS G.W : 13510 KGS		
MCLU5026170 40 HC Seal no 1721654	(MCLU 502617/0) 677 CARTONS G.W : 9650 KGS		
MCLU5031644 40 HC Seal no 1721655	(MCLU 503164/4) 481 CARTONS G.W : 5570 KGS		
	READY MADE GARMENTS - SEALED BY SHIPPERS REPRESENTATIVE - SHIPPER'S STOW LOAD & COUNT - FREIGHT PREPAID - 14 DAYS FREE TIME OF DEMURRAGE ONLY - THE COURTS OF ENGLAND REFERRED TO IN CLAUSE 24 ON THE REVERSE REFER TO THE HIGH COURT OF JUSTICE, LONDON, ENGLAND. - FCL/FCL - FI/FO	TARE: (2200/20') (4000/40 H.C) EACH	

Particulars of goods those declared by Shippers

The terms, conditions and exceptions of this contract (upon which the rate of freight is based) and which are hereby mutually agreed upon, are as follow:-

Received by the carrier from the merchant in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated, stated by the merchant to comprise the goods specified above for carriage subject to all terms hereof (INCLUDING THE TERMS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS OF THE CARRIER'S TARIFF) From the place of receipt or the port of delivery, whichever is applicable in accepting the bill of lading, the merchant expressly accepts and agrees to all its terms conditions and exceptions whether printed stamped or written or otherwise incorporated, notwithstanding any local privileges and customs and or the non signing of this bill lading by the merchant

COPY NOT NEGOTIABLE

CRB(2)

CONDITIONS CONTINUED OVERLEAF

Ocean Freight Payable at **ALEXANDRIA** Place and Date of issue **ALEXANDRIA 29/05/14**
Number of Original Bs/L **Three (03)** IN WITNESS whereof three (3) original bills of Lading (unless otherwise stated herein)
all of this tenor and date have been signed one of which being accomplished the other to be voided
Number of Packages **1X 20 DC 3X 40 HC** by **B&G SHIPPING AGENCIES S.A.E**
as agent, for and on behalf of Borchard Lines Ltd England
as Carrier under the Bill of Lading

**Bill Of Lading for Combined Transport
or Port to Port Shipment**

Tristar Cargo System

Shipper / Exporter (2) (Complete name, address and phone number) RAMADAN - EGYPT TEL: +2015412701		Booking number (5)	Bill of Lading number (5A) TRO/1245/14
Consignee(3) (Complete name, address and phone number) (Not negotiable unless consigned to order) MECO , 28880 MADRID		Export references (6)	
Notify (4) (Complete name, address and phone number) THE SAME AS CONSIGNEE		Forwarding agent – FMC number (7) JTM FORWARDING, LDA JOIN THE MOMENT TRANSITARIOUS UNIO. LDA EDIFICIO HERMES RUA ANTERO DE QUENTAL ,221 -SALA 203-FREIXEIRO 4455-586-MATOSINHOS PORTUGAL NIF . 509 964 117 , TELEF.GERAL+351 229999800	
Carrier not to be responsible for failure to notify		Point and country of origin (8)	
Pre-carriage (12) *	Place of acceptance (13) * ALEXANDRIA , EGYPT	Also notify – Routing instructions (9) MECO , 28880 MADRID	
Vessel (14) SARA BORCHARD VOY : 128	Port of loading (15) ALEXANDRIA , EGYPT	Acceptance terminal / Loding Pier(10)	Type of move(11)
Port of discharge (16) BARCELONA	Place of delivery (17)* BARCELONA	On-carriage by (17A)*	

Item no	Carrier's receipt		Particulars furnished by shipper – Carrier not responsible				Cm	Cn
	Marks and numbers (18)	No Pkgs (19)	HM	Description of goods (20)	Gross Wgt. (21)	Meas'mt (22)		
	1X40'HQ MCLU 503164/4	- TTL 481 CTNS/14430 PCS OF NO.PANTALON SARGA TEJANERA COLOR - PO# 64436 - STYLE# 6855/760/910 - 6855/760/526 - 6855/760/427 - TTL/G.W 5570 KGS - TTL/N.W 5041 KGS - TTL/CBM 42.40496			TTL/G.W 5570 KGS TTL/N.W 5041 KGS	TTL/CBM 42.40496		
		SHIPPER'S STOW, LOAD & COUNT FREIGHT : PREPAID						

Total number of package or units in words (total column 19)

*If the Boxes 12,13,17A are filled out, shipment will be treated as Through Combined Transport. Carrier undertakes entire transport from the place where the goods are accepted to the place designated for their delivery and assumes full liability for such transport as per Clauses 5B and 5C.

Item No.	Freight charges (2.3) (See Clauses 5 C . 4 . and 9)							
	Charges	Code	Revenue tons	Rate	Curr.	Per	Prepaid	Collect
Declared value Charges(See Clauses 5.C.4 & Tariff) DV								

If the Bill of Lading to order (Box3), then Three (3) Bills of Lading all of like tenor, have been issued, ONE of which being accomplished, the others shall stand void.

MONTH DAY YEAR BL/No. (5A)
MAY 28 2014

Exchange rate	Total		
Total prepaid in local curr.	Prepaid at (24)	Payable at (24A)	
Number of original B(S)L Issued (2.5)	Declared value by shipper (26) (See Clause 5.C.4 and Tariff)		

(Continued on reverse side)

**Bill Of Lading for Combined Transport
or Port to Port Shipment**

Tristar Cargo System

Shipper / Exporter (2) (Complete name, address and phone number) P RAMADAN - EGYPT TEL: +2015412701		Booking number (5)	Bill of Lading number (5A) TRO/1244/14
Consignee(3) (Complete name, address and phone number) (Not negotiable unless consigned to order) - LA CORUNA - ESPANA		Export references (6)	
Notify (4) (Complete name, address and phone number) SAME AS CONSIGNEE		Forwarding agent – FMC number (7) JTM FORWARDING, LDA JOIN THE MOMENT TRANSITARIOUS UNIO. LDA EDIFICIO HERMES RUA ANTERO DE QUENTAL ,221 -SALA 203-FREIXEIRO 4455-586-MATOSINHOS PORTUGAL NIF . 509 964 117 , TELEF.GERAL+351 22999800	
Carrier not to be responsible for failure to notify		Point and country of origin (8)	
Pre-carriage (12) *	Place of acceptance (13) * ALEXANDRIA , EGYPT	Also notify – Routing instructions (9)	
Vessel (14) SARA BORCHARD VOY : 128	Port of loading (15) ALEXANDRIA , EGYPT	Acceptance terminal / Loding Pier(10)	Type of move(11)
Port of discharge (16) BARCELONA	Place of delivery (17)* BARCELONA	On-carriage by (17A)*	

Item no	Carrier's receipt		Particulars furnished by shipper – Carrier not responsible		Gross Wgt. (21)	Meas'mt (22)	CUB
	Marks and numbers (18)	Description of goods (20)					
	2X40'HQ MCLU 502663/2 MCLU 502617/0	TTL 1627 CTNS/TTL 32508 PCS AS FOLLOW : - 581 CTNS/11588 PCS OF PANTALON TEJANO SKINNY RESERVA RODILLA, PO# 65576, STYLE# 6855/303/802, 38.42 CBM . - 631 CTNS/12620 PCS OF PANTALON TEJANO SKINNY LAVADO ROTOS, PO# 65574, STYLE# 6855/301/406, 41.72 CBM . - 415 CTNS/8300 PCS OF PANTALON TEJANO SKINNY NEW RAMDOM, PO# 65573, STYLE# 6855/300/407, 27.44 CBM . SHIPPER'S STOW, LOAD & COUNT / FREIGHT : PREPAID	TTL G.W 23160 KGS TTL N.W 21614 KGS	TTL 107.58 CBM			

Total number of package or units in words (total column 19)

*If the Boxes 12,13,17A are filled out, shipment will be treated as Through Combined Transport. Carrier undertakes entire transport from the place where the goods are accepted to the place designated for their delivery and assumes full liability for such transport as per Clauses 5B and 5C.

Item No.	Freight charges (23) (See Clauses 5 C . 4 . and 9)							
	Charges	Code	Revenue tons	Rate	Curr.	Per	Prepaid	Collect
Declared value Charges(See Clauses 5.C.4 & Tariff) DV								

If the Bill of Lading to order (Box3), then Three (3) Bills of Lading all of like tenor, have been issued, ONE of which being accomplished, the others shall stand void.

MONTH DAY YEAR BL/No. (5A)
MAY 28 2014

Exchange rate	Total		
Total prepaid in local curr.	Prepaid at (24)	Payable at (24A)	
Number of original B(S)L Issued (25)	Declared value by shipper (26) (See Clause 5.C.4 and Tariff)		

(Continued on reverse side)

**Bill Of Lading for Combined Transport
or Port to Port Shipment**

Tristar Cargo System

Shipper / Exporter (2) (Complete name, address and phone number)		Booking number (5)	Bill of Lading number (5A) TRO/1243/14
Consignee(3) (Complete name, address and phone number) (Not negotiable unless consigned to order) ZARAGOZA (ESPANA)		Export references (6)	Forwarding agent - FMC number (7) HERMES
Notify (4) (Complete name, address and phone number) THE SAME AS CONSIGNEE		Point and country of origin (8)	Also notify - Routing instructions (9)
Carrier not to be responsible for failure to notify		Acceptance terminal / Loding Pier(10)	Type of move(11)
Pre-carriage (12) *	Place of acceptance (13) * ALEXANDRIA , EGYPT	On-carriage by (17A)*	
Vessel (14) SARA BORCHARD VOY : 128	Port of loading (15) ALEXANDRIA , EGYPT		
Port of discharge (16) BARCELONA	Place of delivery (17)* BARCELONA		

Item no	Carrier's receipt		Particulars furnished by shipper - Carrier not responsible				Cm
	Marks and numbers (18)	No Pkgs (19)	HM	Description of goods (20)	Gross Wgt. (21)	Meas'mt (22)	
	1X20'DC MCLU 307229/0	- TTL/CTNS 353, TTL/PCS 7060 OF CHAQUETA DNM BASIC STRECH - PO# 64177 - STYLE# 6855/201/400 - TTL/G.W 4760 KGS - TTL/N.W 4425 KGS - TTL 23.34 CBM .			TTL/G.W 4760 KGS TTL/N.W 4425 KGS	TTL/CBM 23.34	
SHIPPER'S STOW, LOAD & COUNT FREIGHT : PREPAID							

Total number of package or units in words (total column 19)

*If the Boxes 12,13,17A are filled out, shipment will be treated as Through Combined Transport. Carrier undertakes entire transport from the place where the goods are accepted to the place designated for their delivery and assumes full liability for such transport as per Clauses 5B and 5C.

Item No.	Freight charges (23) (See Clauses 5 C . 4 . and 9)							
	Charges	Code	Revenue tons	Rate	Curr.	Per	Prepaid	Collect
Declared value Charges(See Clauses 5.C.4 & Tariff) DV								
If the Bill of Lading to order (Box3), then Three (3) Bills of Lading all of like tenor, have been issued, ONE of which being accomplished, the others shall stand void.				Exchange rate	Total			
MONTH DAY YEAR BL/No. (5A) MAY 28 2014				Total prepaid in local curr.			Prepaid at (24)	Payable at (24A)
				Number of original B(S)L Issued (25)			Declared value by shipper (26) (See Clause 5.C.4 and Tariff)	

(Continued on reverse side)

COMMERCIAL INVOICE							
SHIPPER	TEL +2015412701 , FAX + 2015412705				INVOICE #	. 198/2014	
					INVOICE DATE	. 27/05/2014	
					PAYMENT TERMS		
PURCHASER	ZARAGOZA PLATAFORMA EUROPA, POLIGONO PLAZA CALLE 4, EJE3 . PARCELA ALI 1 CARRETERA NACIONAL 125 KM 2 ZARAGOZA (ESPANA)				SHIPMENT TERMS	DAP - ZARAGOZA	
					SHIPMENT VIA	BY SEA	
					SHIPMENT DATE	. 27/05/2014	
MANUFACTURER	ZARAGOZA PLATAFORMA EUROPA, POLIGONO PLAZA CALLE 4, EJE3 . PARCELA ALI 1 CARRETERA NACIONAL 125 KM 2 ZARAGOZA (ESPANA)				PORT OF LOADING	ALEXANDRIA PORT	
SHIP TO ADDRESS					DESTINATION	ZARAGOZA	
					COUNTRY OF ORIGIN	EGYPT	
					L/C #		
					BANK		
Description of the goods		COLOUR	DPO#	ARTICLE #	QUANTITY (in unit)	UNIT PRICE	VALUE (EURO)
CHAQUETA DNM BASIC STRECH		AZUL	64177	6855/201/400	7.060	€ 11,50	€ 81.190,00
Total # pieces :	7.060						
جاكيت حريمى جينز قطن مخلوط		GRAND TOTAL			7.060		
INVOICE SUMMARY		EIGHTY ONE THOUSAND ONE HUNDRED NINETY EUR ONLY					€ 81.190,00
GROSS WEIGHT kgs	4760,00	(Stamp & Signature)					
NET WEIGHT kgs	4425,00						
TOTAL CBM/M3	23,34						
# OF CARTONS	353						
M.L.D :		WE CERTIFY ALL INFORMATION STATED HERE IN IS TRUE AND CORRECT.					

División / Division:- WOMAN
 Sección / Section:- / 2014 (S-C-N)/(L-M-C)

Nº de albarán/ Delivery note:- 198 /2014

Nº de pedido/ Order number:- 64177

125 KM 2 Zaragoza (España)

Mercancía alarmada/ Alarmed goods:- yes

LISTA DE CONTENIDO / PACKING LIST

Código proveedor / Supplier code:- 6855

Nº teléfono / Phone number:- .+2015412701

Nombre / Name:-

Nº fax / Fax number:- .+2015412705

Código fiscal / VAT code:- 213-098-164

E-mail:-

Dirección / Address:-

Fecha de Envío / Date of shipment:- 27-05-2014

— INE A 2-- 10TH OF RAMADAN —EGYPT

Fecha de llegada / Arrival date:- 06-06-2014

Destino Final / Final destination:- Zaragoza

Hora de llegada / Arrival time:-

DETALLE POR BULTO/ DETAIL PER BOX								
Secuencia	Nº de bultos	Unidades por bulto/	Modelo	Calidad	Ref. Color	Talla	Nº de unidades	Observaciones
Secuency	Total Boxes	Unit per box	Model	Quality	Colour ref.	Size	Units	Observation
1--158	158	20	6855	201	400	S	3160	Zaragoza
159--292	134	20	6855	201	400	M	2680	Zaragoza
293--353	61	20	6855	201	400	L	1220	Zaragoza
TOTAL	353						7.060	

Peso bruto medio por bulto / Average gross weight per bundle:- 4760

Peso neto medio por bulto / Average net weight per bundle:- 4443

TABLA RESUMEN / SUMMARY TABLE											
Modelo	Calidad	Ref. Color	Tallas							TOTAL	
					S	M	L				
Model	Quality	Colour ref.			S	M	L				
6855	201	400			3160	2680	1220			7.060	
11,50 €	23,34036									0	
TOTAL					3160	2680	1220			7.060	



FINAL SHIPPING ADVISE

DATE: 27-05-2014

SHIPPER: PRIVATE FREE ZONE - ZONE A 2-10TH OF RAMADAN - EGYPT
TEL +2015412701, FAX + 2015412705

CONSIGNEE TO: EDIFICIO INDITEX, AVDA. DELA DIPUTACION
15142 ARTEIXO - LA CORUNA - ESPANA
TEL : 0034981185395
FAX : 0034981185354

NOTIFY: CAIRO-EGYPT

SHIP TO: EDIFICIO INDITEX, AVDA. DELA DIPUTACION
15142 ARTEIXO - LA CORUNA - ESPANA
TEL : 0034981185395
FAX : 0034981185354

DESTINATION: ESPANA

DESCRIPTION	P.O #	STYLE. NO.	QTY /	QTY /	TOTAL.	TOTAL.	INV	DIM.			TOTAL
			CTN	PCS	N/W.(KG)	G/W.(KG)		L	W	H	CBM
PANTALON TEJANO SKINNY RESERVA RODILLA	65576	6855/303/802	581	11.588				0,58	0,38	0,30	38,42
PANTALON TEJANO SKINNY LAVADO ROTOS	65574	6855/301/406	631	12.620	21614,00	23160,00	199/2014	0,58	0,38	0,30	41,72
PANTALON TEJANO SKINNY NEW RANDOM	65573	6855/300/407	415	8.300				0,58	0,38	0,30	27,44
TOTAL			1627	32508	21614	23160					107,58

CARGO READY I 27-05-2014 ALEX
FREIGHT : PREPAID

BEST REGARDES

CONTAINER NO : (MCLU502663/2) ----- (MCLU502617/0)

INVOICE NO : (199)



COMMERCIAL INVOICE

SHIPPER		PRIVATE FREE ZONE – ZONE A 2-10TH OF RAMADAN – EGYPT TEL +2015412701 , FAX + 2015412705			INVOICE #	. 199/2014	
PURCHASER		EDIFICIO INDITEX , AVDA,DELA DIPUTACION 15142 ARTEIXO - LA CORUNA - ESPANA			INVOICE DATE	. 27/05/2014	
MANUFACTURER					PAYMENT TERMS		
SHIP TO ADDRESS		EDIFICIO INDITEX , AVDA,DELA DIPUTACION 15142 ARTEIXO - LA CORUNA - ESPANA			SHIPMENT TERMS	DAP - LA CORUNA	
					SHIPMENT VIA	BY SEA	
					SHIPMENT DATE	. 27/05/2014	
					PORT OF LOADING	ALEXANDRIA PORT	
					DESTINATION	LACORUNA	
					COUNTRY OF ORIGIN	EGYPT	
					L/C #		
					BANK		
Description of the goods		COLOUR	DPO#	ARTICLE #	QUANTITY (in unit)	UNIT PRICE	VALUE (EURO)
PANTALON TEJANO SKINNY RESERVA RODILLA		GREY	65576	6855/303/802	11.588	€ 12,15	€ 140.794,20
PANTALON TEJANO SKINNY LAVADO ROTOS		LIGHTBLUE	65574	6855/301/406	12.620	€ 11,70	€ 147.654,00
PANTALON TEJANO SKINNY NEW RAMDOM		DARK BLUE	65573	6855/300/407	8.300	€ 11,70	€ 97.110,00
Total # pieces :	32.508						
بنطون رجالي جينز قطن مخلوط		GRAND TOTAL			32508		
INVOICE SUMMARY		THREE HUNDRED EIGHTY FIVE THOUSAND FIVE HUNDRED FIFTY EIGHT EUR 20/100 ONLY					€ 385.558,20
GROSS WEIGHT kgs	23160,00	(Stamp & Signature)					
NET WEIGHT kgs	21614,00						
TOTAL CBM/M3	107,58						
# OF CARTONS	1627						
M.I.D :		WE CERTIFY ALL INFORMATION STATED HERE IN IS TRUE AND CORRECT.					
PRIVATE FREE ZONE – INDUSTRIAL ZONE A 2-- 10TH OF RAMADAN –EGYPT							

División / Division:- MAN
 Sección / Section:- / 2014 (S-C-N)/(L-M-C)

Zaragoza Plataforma Europa
 Poligono Plaza Calle 4 Eje 3
 Parcela Ali 1 Oarretra Nacional
 125 KM 2 Zaragoza (España)

Nº de albarán/ Delivery note:- 199 /2014
 Nº de pedido/ Order number:- 65573
 Mercancía alarmada/ Alarmed goods:- yes

LISTA DE CONTENIDO / PACKING LIST

Código proveedor / Supplier code:- 6855 Nº teléfono / Phone number:- .+2015412701
 Nombre / Name:- Nº fax / Fax number:- .+2015412705
 Código fiscal / VAT code:- 213-098-164 E-mail:- sophia@esperanto-jeans.com
 Dirección / Address:- PRIVATE FREE ZONE Fecha de Envío / Date of shipment:- 27-05-2014
 – INDUSTRIAL ZONE A 2-- 10TH OF RAMADAN –EGYPT Fecha de llegada / Arrival date:- 06-06-2014
 Destino Final / Final destination:- Zaragoza Hora de llegada / Arrival time:-

DETALLE POR BULTO/ DETAIL PER BOX								
Secuencia	Nº de bultos	Unidades por bulto/	Modelo	Calidad	Ref. Color	Talla	Nº de unidades	Observaciones
Secuency	Total Boxes	Unit per box	Model	Quality	Colour ref.	Size	Units	Observation
1--88	88	20	6855	300	407	38	1760	Zaragoza
89--170	82	20	6855	300	407	40	1640	Zaragoza
171--254	84	20	6855	300	407	42	1680	Zaragoza
255--335	81	20	6855	300	407	44	1620	Zaragoza
336--415	80	20	6855	300	407	46	1600	Zaragoza
TOTAL	415						8.300	

Peso bruto medio por bulto / Average gross weight per bundle:- 5916
 Peso neto medio por bulto / Average net weight per bundle:- 5520

TABLA RESUMEN / SUMMARY TABLE											
Modelo	Calidad	Ref. Color	Tallas					TOTAL			
					38	40	42		44	46	
Model	Quality	Colour ref.			38	40	42	44	46		
6855	300	407			1760	1640	1680	1620	1600		8.300
11,70 €	27,4398										0
TOTAL					1760	1640	1680	1620	1600		8.300

División / Division:- MAN
 Sección / Section:- / 2014 (S-C-N)/(L-M-C)

Zaragoza Plataforma Europa
 Poligono Plaza Calle 4 Eje 3
 Parcela Ali 1 Oarretra Nacional
 125 KM 2 Zaragoza (España)

Nº de albarán/ Delivery note:- 199 /2014
 Nº de pedido/ Order number:- 65574
 Mercancía alarmada/ Alarmed goods:- yes

LISTA DE CONTENIDO / PACKING LIST

Código proveedor / Supplier code:- 6855 Nº teléfono / Phone number:- .+2015412701
 Nombre / Name:- Nº fax / Fax number:- .+2015412705
 Código fiscal / VAT code:- 213-098-164 E-mail:- sophia@esperanto-jeans.com
 Dirección / Address:- Fecha de Envío / Date of shipment:- 27-05-2014
 - INDUSTRIAL ZONE A 2-- 10TH OF RAMADAN --EGYPT Fecha de llegada / Arrival date:- 06-06-2014
 Destino Final / Final destination:- Zaragoza Hora de llegada / Arrival time:-

DETALLE POR BULTO/ DETAIL PER BOX								
Secuencia	Nº de bultos	Unidades por bulto/	Modelo	Calidad	Ref. Color	Talla	Nº de unidades	Observaciones
Secuency	Total Boxes	Unit per box	Model	Quality	Colour ref.	Size	Units	Observation
1--74	74	20	6855	301	406	38	1480	Zaragoza
75--148	74	20	6855	301	406	40	1480	Zaragoza
149--222	74	20	6855	301	406	42	1480	Zaragoza
223--296	74	20	6855	301	406	44	1480	Zaragoza
297--369	73	20	6855	301	406	46	1460	Zaragoza
TOTAL	369						7.380	

Peso bruto medio por bulto / Average gross weight per bundle:- 5256
 Peso neto medio por bulto / Average net weight per bundle:- 4906

TABLA RESUMEN / SUMMARY TABLE											
Modelo	Calidad	Ref. Color	Tallas					TOTAL			
					38	40	42		44	46	
Model	Quality	Colour ref.			1480	1480	1480	1480	1460		
6855	301	406			1480	1480	1480	1480	1460		7.380
11,70 €	24,39828										0
TOTAL					1480	1480	1480	1480	1460		7.380

División / Division:- MAN
 Sección / Section:- / 2014 (S-C-N)/(L-M-C)

Zaragoza Plataforma Europa
 Poligono Plaza Calle 4 Eje 3
 Parcela Ali 1 Oarretra Nacional
 125 KM 2 Zaragoza (España)

Nº de albarán/ Delivery note:- 199 /2014
 Nº de pedido/ Order number:- 65574
 Mercancía alarmada/ Alarmed goods:- yes

LISTA DE CONTENIDO / PACKING LIST

Código proveedor / Supplier code:- 6855 Nº teléfono / Phone number:- .+2015412701
 Nombre / Name:- Nº fax / Fax number:- .+2015412705
 Código fiscal / VAT code:- 213-098-164 E-mail:- sophia@esperanto-jeans.com
 Dirección / Address:- Fecha de Envío / Date of shipment:- 27-05-2014
 – INDUSTRIAL ZONE A 2-- 10TH OF RAMADAN –EGYPT Fecha de llegada / Arrival date:- 06-06-2014
 Destino Final / Final destination:- Zaragoza Hora de llegada / Arrival time:-

DETALLE POR BULTO/ DETAIL PER BOX								
Secuencia	Nº de bultos	Unidades por bulto/	Modelo	Calidad	Ref. Color	Talla	Nº de unidades	Observaciones
Secuency	Total Boxes	Unit per box	Model	Quality	Colour ref.	Size	Units	Observation
1--46	46	20	6855	301	406	38	920	Zaragoza
47--108	62	20	6855	301	406	40	1240	Zaragoza
109--173	65	20	6855	301	406	42	1300	Zaragoza
174--226	53	20	6855	301	406	44	1060	Zaragoza
227--262	36	20	6855	301	406	46	720	Zaragoza
TOTAL	262						5.240	

Peso bruto medio por bulto / Average gross weight per bundle:- 3735
 Peso neto medio por bulto / Average net weight per bundle:- 3487

TABLA RESUMEN / SUMMARY TABLE											
Modelo	Calidad	Ref. Color	Tallas					TOTAL			
					38	40	42		44	46	
Model	Quality	Colour ref.			920	1240	1300	1060	720		
6855	301	406			920	1240	1300	1060	720		5.240
11,70 €	17,32344										0
TOTAL					920	1240	1300	1060	720		5.240

División / Division:- MAN
 Sección / Section:- / 2014 (S-C-N)/(L-M-C)

Zaragoza Plataforma Europa
 Poligono Plaza Calle 4 Eje 3
 Parcela Ali 1 Oarretra Nacional
 125 KM 2 Zaragoza (España)

Nº de albarán/ Delivery note:- 199 /2014
 Nº de pedido/ Order number:- 65576
 Mercancía alarmada/ Alarmed goods:- yes

LISTA DE CONTENIDO / PACKING LIST

Código proveedor / Supplier code:- 6855 Nº teléfono / Phone number:- .+2015412701
 Nombre / Name:- Nº fax / Fax number:- .+2015412705
 Código fiscal / VAT code:- 213-098-164 E-mail:- sophia@esperanto-jeans.com
 Dirección / Address:- Fecha de Envío / Date of shipment:- 27-05-2014
 – INDUSTRIAL ZONE A 2-- 10TH OF RAMADAN –EGYPT Fecha de llegada / Arrival date:- 06-06-2014
 Destino Final / Final destination:- Zaragoza Hora de llegada / Arrival time:-

DETALLE POR BULTO/ DETAIL PER BOX								
Secuencia	Nº de bultos	Unidades por bulto/	Modelo	Calidad	Ref. Color	Talla	Nº de unidades	Observaciones
Secuency	Total Boxes	Unit per box	Model	Quality	Colour ref.	Size	Units	Observation
1--125	125	20	6855	303	802	38	2500	Zaragoza
126--126	1	16	6855	303	802	38	16	Zaragoza
127--267	141	20	6855	303	802	40	2820	Zaragoza
268--268	1	5	6855	303	802	40	5	Zaragoza
269--426	158	20	6855	303	802	42	3160	Zaragoza
427--519	93	20	6855	303	802	44	1860	Zaragoza
520--520	1	19	6855	303	802	44	19	Zaragoza
521--580	60	20	6855	303	802	46	1200	Zaragoza
581--581	1	8	6855	303	802	46	8	Zaragoza
TOTAL	581						11.588	

Peso bruto medio por bulto / Average gross weight per bundle:- 8253
 Peso neto medio por bulto / Average net weight per bundle:- 7701

TABLA RESUMEN / SUMMARY TABLE												
Modelo	Calidad	Ref. Color	Tallas							TOTAL		
					38	40	42	44	46			
Model	Quality	Colour ref.			38	40	42	44	46			
6855	303	802			2516	2825	3160	1879	1208			11.588
12,15 €	38,41572											0
TOTAL					2516	2825	3160	1879	1208			11.588



J E A N S

FINAL SHIPPING ADVISE

DATE 27-05-2014

SHIPPER: **ANY**
PRIVATE FREE ZONE - ZONE A 2-10TH OF RAMADAN - EGYPT
TEL +2015412701 , FAX + 2015412705

CONSIGNEE TO
POLIGONO INDUSTRIAL MECO R2 PARCELA 10
MECO, 28880 MADRID
TEL : 0034981185395
FAX : 0034981185354

NOTIFY
CAIRO-EGYPT

SHIP TO
POLIGONO INDUSTRIAL MECO R2 PARCELA 10
MECO, 28880 MADRID

DESTINATION **ESPANA**

DESCRIPTION	P.O #	STYLE. NO.	QTY /	QTY /	TOTAL.	TOTAL.	INV	DIM.			TOTAL
			CTN	PCS	N/W.(KG)	G/W.(KG)		L	W	H	CBM
NO.PANTALON SARGA TEJANERA COLOR	64436	6855/760/910	87	2.610	911,00	1007,00	200/2014	0,58	0,38	0,40	7,66992
NO.PANTALON SARGA TEJANERA COLOR	64436	6855/760/526	52	1.560	545,00	602,00	201/2014	0,58	0,38	0,40	4,58432
NO.PANTALON SARGA TEJANERA COLOR	64436	6855/760/427	342	10.260	3585,00	3961,00	202/2014	0,58	0,38	0,40	30,15072
			481	14.430	5041,00	5570,00					42,40496

CARGO READY | 20-05-2014

FREIGHT : ALEX
PREPAID

BEST REGARDES

CONTAINER NO : (MCLU503164/4)

INVOICE NO : (200-201-202)



COMMERCIAL INVOICE

SHIPPER	PRIVATE FREE ZONE – ZONE A 2-10TH OF RAMADAN –EGYPT TEL +2015412701 , FAX + 2015412705	INVOICE #	. 200/ 2014			
		INVOICE DATE	. 27/05/2014			
		PAYMENT TERMS				
PURCHASER	POLIGONO INDUSTRIAL MECO R2 PARCELA 10 MECO, 28880 MADRID	SHIPMENT TERMS	DAP - LA MADRID			
		SHIPMENT VIA	BY SEA			
		SHIPMENT DATE	. 27/05/2014			
MANUFACTURER		PORT OF LOADING	ALEXANDRIA PORT .			
SHIP TO ADDRESS	POLIGONO INDUSTRIAL MECO R2 PARCELA 10 MECO, 28880 MADRID	DESTINATION	MADRID			
		COUNTRY OF ORIGIN	EGYPT			
		L/C #				
		BANK				
Description of the goods	COLOUR	DPO#	ARTICLE #	QUANTITY (in unit)	UNIT PRICE	VALUE (EURO)
NO.PANTALON SARGA TEJANERA COLOR	ORO	64436	6855/760/910	2.610	€ 6,00	€ 15.660,00
بنتلون اولادى قطن مخلوط						
Total # pieces :	2.610					
		GRAND TOTAL		2610		
INVOICE SUMMARY		FIFTEEN THOUSAND SIX HUNDRED SIXTY EUR ONLY				€ 15.660,00
GROSS WEIGHT kgs	1007,00	(Stamp & Signature)				
NET WEIGHT kgs	911,00					
TOTAL CBM/M3	8					
# OF CARTONS	87					
M.L.D :	0	WE CERTIFY ALL INFORMATION STATED HERE IN IS TRUE AND CORRECT.				
PRIVATE FREE ZONE – INDUSTRIAL ZONE A 2– 10TH OF RAMADAN –EGYPT						

División / Division:- NINO
 Sección / Section:- /2014 (S-C-N)/(L-M-C)

POLIGONO INDUSTRIAL
 MECO R2 PARCELA 10

Nº de albarán/ Delivery note:- 200 /2014
 Nº de pedido/ Order number:- 64436/1
 Mercancía alarmada/ Alarmed goods:- yes

LISTA DE CONTENIDO / PACKING LIST

Código proveedor / Supplier code:- 6855 Nº teléfono / Phone number:- .+2015412701
 Nombre / Name:- Nº fax / Fax number:- .+2015412705
 Código fiscal / VAT code:- 213-098-164 E-mail:- sophia@esperanto-jeans.com
 Dirección / Address:- Fecha de Envío / Date of shipment:- 27-05-2014
 – INDUSTRIAL ZONE A 2-- 10TH OF RAMADAN –EGYPT Fecha de Llegada / Arrival date:- 06-06-2014
 Destino Final / Final destination:- MECO Hora de Llegada / Arrival time:-

DETALLE POR BULTO/ DETAIL PER BOX								
Secuencia	Nº de bultos	Unidades por bulto/	Modelo	Calidad	Ref. Color	Talla	Nº de unidades	Observaciones
Sequency	Total Boxes	Unit per box	Model	Quality	Colour ref.	Size	Units	Observation
1--12	12	30	6855	760	910	4	360	MECO
13--24	12	30	6855	760	910	5	360	MECO
25--34	10	30	6855	760	910	6	300	MECO
35--45	11	30	6855	760	910	7	330	MECO
46--56	11	30	6855	760	910	8	330	MECO
57--67	11	30	6855	760	910	10	330	MECO
68--77	10	30	6855	760	910	12	300	MECO
78--87	10	30	6855	760	910	14	300	MECO
TOTAL	87						2.610	

Peso bruto medio por bulto / Average gross weight per bundle:- 985
 Peso neto medio por bulto / Average net weight per bundle:- 889

TABLA RESUMEN / SUMMARY TABLE													
Modelo	Calidad	Ref. Color	Tallas										TOTAL
				4	5	6	7	8	10	12	14		
Model	Quality	Colour ref.											
6855	760	910		360	360	300	330	330	330	300	300	2610	
6,00 €	7,66992											0	
TOTAL				360	360	300	330	330	330	300	300	2610	



COMMERCIAL INVOICE

SHIPPER	PRIVATE FREE ZONE – ZONE A 2-10TH OF RAMADAN –EGYPT TEL +2015412701 , FAX + 2015412705	INVOICE #	. 201/ 2014				
		INVOICE DATE	. 27/05/2014				
		PAYMENT TERMS					
PURCHASER	POLIGONO INDUSTRIAL MECO R2 PARCELA 10 MECO, 28880 MADRID	SHIPMENT TERMS	DAP - LA MADRID				
		SHIPMENT VIA	BY SEA				
		SHIPMENT DATE	. 27/05/2014				
MANUFACTURER		PORT OF LOADING	ALEXANDRIA PORT .				
SHIP TO ADDRESS	POLIGONO INDUSTRIAL MECO R2 PARCELA 10 MECO, 28880 MADRID	DESTINATION	MADRID				
		COUNTRY OF ORIGIN	EGYPT				
		L/C #					
		BANK					
Description of the goods		COLOUR	DPO#	ARTICLE #	QUANTITY (in unit)	UNIT PRICE	VALUE (EURO)
NO.PANTALON SARGA TEJANERA COLOR		VERDE CLA	64436	6855/760/526	1.560	€ 6,00	€ 9.360,00
بنطلون اولادى قطن مخلوط							
Total # pieces :		1.560					
		GRAND TOTAL		1560			
INVOICE SUMMARY		NINE THOUSAND THREE HUNDRED SIXTY EUR ONLY					€ 9.360,00
GROSS WEIGHT kgs	602,00	(Stamp & Signature)					
NET WEIGHT kgs	545,00						
TOTAL CBM/M3	5						
# OF CARTONS	52						
M.L.D :		0		WE CERTIFY ALL INFORMATION STATED HERE IN IS TRUE AND CORRECT.			
PRIVATE FREE ZONE – INDUSTRIAL ZONE A 2– 10TH OF RAMADAN –EGYPT							

División / Division:- NINO
 Sección / Section:- /2014 (S-C-N)/(L-M-C)

POLIGONO INDUSTRIAL
 MECO R2 PARCELA 10

Nº de albarán/ Delivery note:- 201 /2014
 Nº de pedido/ Order number:- 64436/1
 Mercancía alarmada/ Alarmed goods:- yes

LISTA DE CONTENIDO / PACKING LIST

Código proveedor / Supplier code:- 6855 Nº teléfono / Phone number:- .+2015412701
 Nombre / Name:- Nº fax / Fax number:- .+2015412705
 Código fiscal / VAT code:- 213-098-164 E-mail:- sophia@esperanto-jeans.com
 Dirección / Address:- Fecha de Envío / Date of shipment:- 27-05-2014
 – INDUSTRIAL ZONE A 2-- 10TH OF RAMADAN –EGYPT Fecha de Llegada / Arrival date:- 06-06-2014
 Destino Final / Final destination:- MECO Hora de Llegada / Arrival time:-

DETALLE POR BULTO/ DETAIL PER BOX								
Secuencia	Nº de bultos	Unidades por bulto/	Modelo	Calidad	Ref. Color	Talla	Nº de unidades	Observaciones
Secuency	Total Boxes	Unit per box	Model	Quality	Colour ref.	Size	Units	Observation
1--7	7	30	6855	760	526	4	210	MECO
8--12	5	30	6855	760	526	5	150	MECO
13--19	7	30	6855	760	526	6	210	MECO
20--27	8	30	6855	760	526	7	240	MECO
28--35	8	30	6855	760	526	8	240	MECO
36--40	5	30	6855	760	526	10	150	MECO
41--45	5	30	6855	760	526	12	150	MECO
46--52	7	30	6855	760	526	14	210	MECO
TOTAL	52						1.560	

Peso bruto medio por bulto / Average gross weight per bundle:- 591
 Peso neto medio por bulto / Average net weight per bundle:- 534

TABLA RESUMEN / SUMMARY TABLE													
Modelo	Calidad	Ref. Color	Tallas										TOTAL
				4	5	6	7	8	10	12	14		
Model	Quality	Colour ref.											
6855	760	526		210	150	210	240	240	150	150	210	1560	
6,00 €	4,58432											0	
TOTAL				210	150	210	240	240	150	150	210	1560	



J E A N S

COMMERCIAL INVOICE								
SHIPPER	PRIVATE FREE ZONE – ZONE A 2-10TH OF RAMADAN –EGYPT TEL +2015412701 , FAX + 2015412705				INVOICE #	. 202/ 2014		
					INVOICE DATE	. 27/05/2014		
					PAYMENT TERMS			
PURCHASER	POLIGONO INDUSTRIAL MECO R2 PARCELA 10 MECO, 28880 MADRID				SHIPMENT TERMS	DAP - LA MADRID		
					SHIPMENT VIA	BY SEA		
					SHIPMENT DATE	. 27/05/2014		
MANUFACTURER					PORT OF LOADING	ALEXANDRIA PORT .		
SHIP TO ADDRESS	POLIGONO INDUSTRIAL MECO R2 PARCELA 10 MECO, 28880 MADRID				DESTINATION	MADRID		
					COUNTRY OF ORIGIN	EGYPT		
					L/C #			
					BANK			
Description of the goods	COLOUR	DPO#	ARTICLE #	QUANTITY (in unit)	UNIT PRICE	VALUE (EURO)		
NO.PANTALON SARGA TEJANERA COLOR	AZUL MEDI	64436	6855/760/427	10.260	€ 6,00	€ 61.560,00		
بنطلون اولادى قطن مخلوط								
Total # pieces :	10.260							
					GRAND TOTAL	10260		
INVOICE SUMMARY				SIXTY ONE THOUSAND FIVE HUNDRED SIXTY EUR ONLY			€ 61.560,00	
GROSS WEIGHT kgs	3961,00		(Stamp & Signature)					
NET WEIGHT kgs	3585,00							
TOTAL CBM/M3	30							
# OF CARTONS	342		WE CERTIFY ALL INFORMATION STATED HERE IN IS TRUE AND CORRECT.					
MLLD :	0							
PRIVATE FREE ZONE – INDUSTRIAL ZONE A 2-- 10TH OF RAMADAN –EGYPT								

División / Division:- NINO
 Sección / Section:- /2014 (S-C-N)/(L-M-C)

POLIGONO INDUSTRIAL
 MECO R2 PARCELA 10

Nº de albarán/ Delivery note:- 202 /2014
 Nº de pedido/ Order number:- 64436/1
 Mercancía alarmada/ Alarmed goods:- yes

LISTA DE CONTENIDO / PACKING LIST

Código proveedor / Supplier code:- 6855 Nº teléfono / Phone number:- .+2015412701
 Nombre / Name:- Nº fax / Fax number:- .+2015412705
 Código fiscal / VAT code:- 213-098-164 E-mail:- sophia@esperanto-jeans.com
 Dirección / Address:- Fecha de Envío / Date of shipment:- 27-05-2014
 - INDUSTRIAL ZONE A 2-- 10TH OF RAMADAN --EGYPT Fecha de Llegada / Arrival date:- 06-06-2014
 Destino Final / Final destination:- MECO Hora de llegada / Arrival time:-

DETALLE POR BULTO/ DETAIL PER BOX								
Secuencia	Nº de bultos	Unidades por bulto/	Modelo	Calidad	Ref. Color	Talla	Nº de unidades	Observaciones
Secuency	Total Boxes	Unit per box	Model	Quality	Colour ref.	Size	Units	Observation
1--36	36	30	6855	760	427	4	1080	MECO
37--68	32	30	6855	760	427	5	960	MECO
69--111	43	30	6855	760	427	6	1290	MECO
112--158	47	30	6855	760	427	7	1410	MECO
159--210	52	30	6855	760	427	8	1560	MECO
211--252	42	30	6855	760	427	10	1260	MECO
253--297	45	30	6855	760	427	12	1350	MECO
298--342	45	30	6855	760	427	14	1350	MECO
TOTAL	342						10.260	

Peso bruto medio por bulto / Average gross weight per bundle:- 3961
 Peso neto medio por bulto / Average net weight per bundle:- 3585

TABLA RESUMEN / SUMMARY TABLE													
Modelo	Calidad	Ref. Color	Tallas										TOTAL
				4	5	6	7	8	10	12	14		
Model	Quality	Colour ref.		4	5	6	7	8	10	12	14		TOTAL
6855	760	427		1080	960	1290	1410	1560	1260	1350	1350		10260
6,00 €	30,15072												0
TOTAL				1080	960	1290	1410	1560	1260	1350	1350		10260



Garantía Personal

D./D^a.

con NIF 509964117

Con domicilio en la calle ED.HERMES, RUA ANTERO DE QUENTAL 221, SALA 1203

4455-586 MATOSINHOS

DECLARAMOS: Que hemos recibido de Marítima del Mediterráneo, S.A.U, Consignatario de Buque SARA BORCHARD 128

las siguientes mercancía/s desembarcadas en este puerto el día 03 JUNIO 2014

procedente/s de ALEXANDRIA
embarque número BORUBSB128AXBA10

y amparada/s en el conocimiento de

Nº de Contenedor: MCLU3072290+MCLU5026632+MCLU5026170+MCLU5031644

Nº de Bultos: 2461 CNTS

Envase y contenido: TEXTILES

Peso declarado en kilogramos: 33490

Y como no hemos recibido conocimiento original del embarque de los expresados bultos que nos pertenecen por haberlos liberado de toda obligación con el cargador, sin cuyo requisito no podrían sernos entregados, damos este resguardo que consideramos hace de dicho conocimiento de embarque y de que somos conscientes de los términos y condiciones recogidos en la pag. 1 del B/L nº

Barcelona, a 02 DE JUNIO DE 2014

Firma y Sello del Receptor

JOIN THE MOMENT TRANSITÁRIOS, S.A.

VAT: PT 509 964 117

* EDIFÍCIO HERMES *

R. Antero de Quental, 221 - Sala 203 - Freixo

4455-586 MATOSINHOS - Portugal

Esta garantía se cumplimentará cuando el embarcador presente el juego completo de conocimientos de embarque en las oficinas de origen de nuestra agentes, y demostrará la entrega de la mercancía.



(L) 4455-586 MATOSINHOS
 MATOSINHOS
 Operaciones
 ops.sea@jtmsa.com

Aviso de Llegada

BARCELONA, 02-06-2014

Como representantes de BORCHARD LINES LTD. nos complace informar de la próxima llegada de la partida que a continuación se detalla:

Ref: 154278 / 1645547	Remitente:
Buque: SARA BORCHARD / 128	
Bandera: AG/ANTIGUA AND BARBUDA	Puerto Descarga: BARCELONA
ETA: 03-06-2014	Terminal Descarga: 08M24X / TCB / Muelle Sur
B/L nº: BORUBSB128AXBA10	Procedente de: ALEXANDRIA - EGYPT

Contenedor/es	Tipo	Precinto	Bultos	Mercancia	Kilos
MCLU3072290	20DC	1721656	353	PRENDAS DE VESTIR	4760
MCLU5026632	40HC	1721653	950	PRENDAS DE VESTIR	13510
MCLU5026170	40HC	1721654	677	PRENDAS DE VESTIR	9650
MCLU5031644	40HC	1721655	481	PRENDAS DE VESTIR	5570
			2461		33490

Rogamos a Vds. que en caso de discrepancia con la información, nos lo hagan saber de inmediato a fin de efectuar las modificaciones pertinentes frente a la Aduana.

Les agradeceremos que nos informen de quien es su Agente de Aduanas.

Informamos igualmente que los contenedores deberán ser retirados de la terminal dentro de los días establecidos para el efecto, transcurridos los cuales la partida de referencia devengará gastos de demora.

Saludos Cordiales
 Dpto de Importación - Alejandra Martinez Lucas

Confirmación de Datos de Despacho

BARCELONA, 02-06-2014

Como representantes de BORCHARD LINES LTD. nos complace informar de la próxima llegada de la partida que a continuación se detalla:

Remitente:	Notify:
Consignee: TRANSITARIOS SA	Declaración Sumaria: 08114548791
Buque: SARA BORCHARD / 128	Nº Partida: 00008
Procedente de: ALEXANDRIA - EGYPT	Puerto Descarga: BARCELONA
Bandera: AG/ANTIGUA AND BARBUDA	Terminal Descarga: 08M24X / TCB / Muelle Sur
ETA: 03-06-2014	Ref: 154278 / 1645547
B/L nº: BORUBSB128AXBA10	

Contenedor	Tipo	Bultos	Mercancía	C. A.	Kilos
MCLU3072290	20DC	353	PRENDAS DE VESTIR	6309	4760
MCLU5026632	40HC	950	PRENDAS DE VESTIR	6309	13510
MCLU5026170	40HC	677	PRENDAS DE VESTIR	6309	9650
MCLU5031644	40HC	481	PRENDAS DE VESTIR	6309	5570
		<u>2461</u>			<u>33490</u>

Gastos


THC DESTINO - IMPORT	718 EUR
TOTAL TASA DE LA MERCANCÍA	123.35 EUR

Rogamos a Vds. que en caso de discrepancia con la información, nos lo hagan saber de inmediato a fin de efectuar las modificaciones pertinentes frente a la Aduana.

La Aduana incoará Parte de Abandono si después de 45 días a partir de la fecha de presentación de la Declaración Sumaria la mercancía no ha sido despachada.

Saludos Cordiales


Dpto de Importación -MARITIMA DEL MEDITERRANEO, S.A.U. -Alejandra Martinez Lucas

	ENTRÉGUESE DE LA MERCANCÍA Primer envío Aceptado	DE
		A

Consignatario: A08148710 S.A.U.	Número de Entréguese: E651048997 Expiración Orden: 07/06/2014 00:00 Decl. Sumaria: 08114548791 Documento Aduanero: 0 Fecha: Ref. Transitario: Mensaje Previo:
Terminal de Carga: B62120175 TERMINAL DE CONTENIDORS DE BARCELONA, S.L. CIRCUNVALACION TRAMO 4 MUELLE SUD ED.TCB .PUERTO BCNA BARCELONA BARCELONA 08039 ES	Detalles del Transporte Marítimo: Línea: AP00766 / BORCHARD LINES LTD. Nº Viaje Buque: 128 Buque: OMI/Nombre: 9354399 / SARA BORCHARD Bandera: AG / Antigua y Barbuda (Castellà) Fecha Llegada: 04/06/2014 05:00 Origen de la Mercancía: /
Empresa de Transporte (Carretera): Contacto:	Información Adicional: Ref.interna:1645547/MCLU3072290/784311
Observaciones Lugar de Entrega:	Información sobre Cambios:


EQUIPAMIENTO: 1			
Calificador: CONTENEDOR	Matrícula: MCLU3072290	Referencia: MCLU3072290	Peso Bruto:
Tipo y Tamaño eq.: 22G1 / 20x8.5 Passive Vents			
Precinto: 1721656	Longitud / Altura / Anchura en Exceso: / /		Temp.:
Información Aduanera:			
Observaciones:			

PARTIDA: 1		EQUIPAMIENTOS CONTENIDOS:	
Número de Bultos	Peso de la Mercancía	Instrucciones de Manipulación	
Tipo de Embalaje	Temperatura de Transporte		
353 bultos PAQUETE, BULTO	Bruto: 4760 kg. Neto: kg.	/	
<i>Descripción de la Mercancía:</i> PRENDAS DE VESTIR			
<i>Marcas de la Expedición:</i>			
<i>Mercancías Peligrosas:</i>			

	ADMÍTASE DEL CONTENEDOR VACÍO Primer envío	DE A ESPT509964117
---	--	-----------------------

Consignatario: A08148710	Número de Admitase: A651048997 Fecha Exp. Admitase: 07/06/2014 00:00 Fecha Prevista Entrega: 06/06/2014 23:00 Declaración Sumaria: 08114548791 Referencia Transitario: Referencia a un Mensaje Previo:
Lugar de Entrega del Equipamiento Vacío: A08743296 PROGECO ESPAÑA,S.A. ALVAREZ DE LA CAMPA S/N BARCELONA BARCELONA 08039 ES	Línea de Transporte Marítima: AP00766 - BORCHARD LINES LTD.
Empresa de Transporte:	Información Adicional: Ref.interna:1645547/MCLU3072290/784311
Nuevo Responsable del Equipamiento Vacío:	Información sobre Cambios:


EQUIPAMIENTOS	
Calificador: CONTENEDOR Referencia: MCLU3072290 Tipo Equip.: 22G1 / 20x8.5 Passive Vents	Matrícula: MCLU3072290 Ref. Leasing:

	ENTRÉGUESE DE LA MERCANCÍA Primer envío Aceptado	DE A ESPT509964117
---	--	-----------------------

Consignatario: A08148710 N S.A.U.	Número de Entréguese: E651048996 Expiración Orden: 07/06/2014 00:00 Decl. Sumaria: 08114548791 Documento Aduanero: 0 Ref. Transitario: Mensaje Previo:
Terminal de Carga: B62120175 TERMINAL DE CONTENIDORS DE BARCELONA, S.L. CIRCUNVALACION TRAMO 4 MUELLE SUD ED.TCB .PUERTO BCNA BARCELONA BARCELONA 08039 ES	Detalles del Transporte Marítimo: Línea: AP00766 / BORCHARD LINES LTD. Nº Viaje Buque: 128 Buque: OMI/Nombre: 9354399 / SARA BORCHARD Bandera: AG / Antigua y Barbuda (Castellà) Fecha Llegada: 04/06/2014 05:00 Origen de la Mercancía: /
Empresa de Transporte (Carretera): Contacto:	Información Adicional: Ref.interna:1645547/MCLU5031644/784311
Observaciones Lugar de Entrega:	Información sobre Cambios:


EQUIPAMIENTO: 1			
Calificador: CONTENEDOR	Matricula: MCLU5031644	Referencia: MCLU5031644	Peso Bruto:
Tipo y Tamaño eq.: 45G1 / 40x8x9.5 Container with Vents			
Precinto: 1721655	Longitud / Altura / Anchura en Exceso: / /		Temp.:
Información Aduanera:			
Observaciones:			

PARTIDA: 1		EQUIPAMIENTOS CONTENIDOS:	
Número de Bultos	Peso de la Mercancía	Instrucciones de Manipulación	
Tipo de Embalaje	Temperatura de Transporte		
481 bultos PAQUETE, BULTO	Bruto: 5570 kg. Neto: kg.	/	
<i>Descripción de la Mercancía:</i> PRENDAS DE VESTIR			
<i>Marcas de la Expedición:</i>			
<i>Mercancías Peligrosas:</i>			

	ADMÍTASE DEL CONTENEDOR VACÍO Primer envío	DE M S.A. A ESPT509964117
---	--	------------------------------

Consignatario: A08148710 * amartinez@marmedsa.com	Número de Admitase: A651048996 Fecha Exp. Admitase: 07/06/2014 00:00 Fecha Prevista Entrega: 06/06/2014 23:00 Declaración Sumaria: 08114548791 Referencia Transitario: Referencia a un Mensaje Previo:
Lugar de Entrega del Equipamiento Vacío: A08743296 PROGECO ESPAÑA,S.A. ALVAREZ DE LA CAMPA S/N BARCELONA BARCELONA 08039 ES	Línea de Transporte Marítima: AP00766 - BORCHARD LINES LTD.
Empresa de Transporte:	Información Adicional: Ref.interna:1645547/MCLU5031644/784311
Nuevo Responsable del Equipamiento Vacío:	Información sobre Cambios:


EQUIPAMIENTOS	
Calificador: CONTENEDOR Referencia: MCLU5031644 Tipo Equip.: 45G1 / 40x8x9.5 Container with Vents	Matricula: MCLU5031644 Ref. Leasing:

	ENTRÉGUESE DE LA MERCANCÍA Primer envío Aceptado	DE A ESPT509964117
---	--	-----------------------

Consignatario: A08148710 N S.A.U. amartinez@marmedsa.com	Número de Entréguese: E651048995 Expiración Orden: 07/06/2014 00:00 Decl. Sumaria: 08114548791 Documento Aduanero: 0 Fecha: Ref. Transitario: Mensaje Previo:
Terminal de Carga: B62120175 BARCELONA, S.L. CIRCUNVALACION TRAMO 4 MUELLE SUD ED.TCB .PUERTO BCNA BARCELONA BARCELONA 08039 ES	Detalles del Transporte Marítimo: Línea: AP00766 / BORCHARD LINES LTD. Nº Viaje Buque: 128 Buque: OMI/Nombre: 9354399 / SARA BORCHARD Bandera: AG / Antigua y Barbuda (Castellà) Fecha Llegada: 04/06/2014 05:00 Origen de la Mercancía: /
Empresa de Transporte (Carretera): Contacto:	Información Adicional: Ref.interna:1645547/MCLU5026632/784311
Observaciones Lugar de Entrega:	Información sobre Cambios:


EQUIPAMIENTO: 1			
Calificador: CONTENEDOR	Matrícula: MCLU5026632	Referencia: MCLU5026632	Peso Bruto:
Tipo y Tamaño eq.: 45G1 / 40x8x9.5 Container with Vents			
Precinto: 1721653	Longitud / Altura / Anchura en Exceso: / /		Temp.:
Información Aduanera:			
Observaciones:			

PARTIDA: 1		EQUIPAMIENTOS CONTENIDOS:	
Número de Bultos	Peso de la Mercancía	Instrucciones de Manipulación	
Tipo de Embalaje	Temperatura de Transporte		
950 bultos PAQUETE, BULTO	Bruto: 13510 kg. Neto: kg.	/	
<i>Descripción de la Mercancía:</i> PRENDAS DE VESTIR			
<i>Marcas de la Expedición:</i>			
<i>Mercancías Peligrosas:</i>			

 <p>marmedsa SEATUM SHIPPING AGENCY</p>	ADMÍTASE DEL CONTENEDOR VACÍO Primer envío	DE ... A ESPT509964117
--	--	---------------------------

Consignatario: A08148710 amartinez@marmedsa.com	Número de Admitase: A651048995 Fecha Exp. Admitase: 07/06/2014 00:00 Fecha Prevista Entrega: 06/06/2014 23:00 Declaración Sumaria: 08114548791 Referencia Transitario: Referencia a un Mensaje Previo:
Lugar de Entrega del Equipamiento Vacío: A08743296 PROGECO ESPAÑA,S.A. ALVAREZ DE LA CAMPA S/N BARCELONA BARCELONA 08039 ES	Línea de Transporte Marítima: AP00766 - BORCHARD LINES LTD.
Empresa de Transporte:	Información Adicional: Ref.interna:1645547/MCLU5026632/784311
Nuevo Responsable del Equipamiento Vacío:	Información sobre Cambios:


EQUIPAMIENTOS	
Calificador: CONTENEDOR	Matrícula: MCLU5026632
Referencia: MCLU5026632	Ref. Leasing:
Tipo Equip.: 45G1 / 40x8x9.5 Container with Vents	

	Primer envío Aceptado	DE 1
		A ESPT509964117

Consignatario: A08148710 S.A.U.	Número de Entréguese: E651048998 Expiración Orden: 07/06/2014 00:00 Decl. Sumaria: 08114548791 Documento Aduanero: 0 Fecha: Ref. Transitario: Mensaje Previo:
Terminal de Carga: B62120175 BARCELONA, S.L. CIRCUNVALACION TRAMO 4 MUELLE SUD ED.TCB .PUERTO BCNA BARCELONA BARCELONA 08039 ES	Detalles del Transporte Marítimo: Línea: AP00766 / BORCHARD LINES LTD. Nº Viaje Buque: 128 Buque: OMI/Nombre: 9354399 / SARA BORCHARD Bandera: AG / Antigua y Barbuda (Castellà) Fecha Llegada: 04/06/2014 05:00 Origen de la Mercancía: /
Empresa de Transporte (Carretera): Contacto:	Información Adicional: Ref.interna:1645547/MCLU5026170/784311
Observaciones Lugar de Entrega:	Información sobre Cambios:

EQUIPAMIENTO: 1			
Calificador: CONTENEDOR	Matricula: MCLU5026170	Referencia: MCLU5026170	Peso Bruto:
Tipo y Tamaño eq.: 45G1 / 40x8x9.5 Container with Vents			
Precinto: 1721654	Longitud / Altura / Anchura en Exceso: / /		Temp.:
Información Aduanera:			
Observaciones:			

PARTIDA: 1			EQUIPAMIENTOS CONTENIDOS:		
Número de Bultos	Peso de la Mercancía		Instrucciones de Manipulación		
Tipo de Embalaje	Temperatura de Transporte				
677 bultos PAQUETE, BULTO	Bruto: 9650 kg. Neto: kg.		/		
<i>Descripción de la Mercancía:</i> PRENDAS DE VESTIR					
<i>Marcas de la Expedición:</i>					
<i>Mercancías Peligrosas:</i>					

 <small>NEATUM SHIPPING AGENCY</small>	ADMÍTASE DEL CONTENEDOR VACÍO Primer envío	DE 1 A. A ESPT509964117
---	--	----------------------------

Consignatario: A08148710 I amartinez@marmedsa.com	Número de Admitase: A651048998 Fecha Exp. Admitase: 07/06/2014 00:00 Fecha Prevista Entrega: 06/06/2014 23:00 Declaración Sumaria: 08114548791 Referencia Transitario: Referencia a un Mensaje Previo:
Lugar de Entrega del Equipamiento Vacío: A08743296 PROGECO ESPAÑA,S.A. ALVAREZ DE LA CAMPA S/N BARCELONA BARCELONA 08039 ES	Línea de Transporte Marítima: AP00766 - BORCHARD LINES LTD.
Empresa de Transporte:	Información Adicional: Ref.interna:1645547/MCLU5026170/784311
Nuevo Responsable del Equipamiento Vacío:	Información sobre Cambios:

EQUIPAMIENTOS	
Calificador: CONTENEDOR Referencia: MCLU5026170 Tipo Equip.: 45G1 / 40x8x9.5 Container with Vents	Matricula: MCLU5026170 Ref. Leasing: